

ORDONANSI HAJI PADA MASA ORDE BARU 1966-1998

Skripsi

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat

Guna Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi (S.E)

Program Studi Manajemen Haji Dan Umroh (MHU)



Oleh:

Umul Fandhilah

1901056076

**FAKULTAS DAKWAH DAN KOMUNIKASI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO**

SEMARANG

2023

NOTA PEMBIMBING



**KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO
FAKULTAS DAKWAH DAN KOMUNIKASI**

Alamat: Jl. Prof. Dr. Hamka km. 2 Kampus III Ngaliyan Telp/Fax. 024 7601291 Semarang 50185

NOTA PEMBIMBING

Lamp. : 1 bendel
Hal : Persetujuan Naskah Skripsi

Kepada Yth.
Dekan Fakultas Dakwah dan Komunikasi
UIN Walisongo Semarang
Di Semarang

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Setelah membaca, mengadakan koreksi dan melakukan perbaikan sebagaimana mestinya, maka kami menyatakan bahwa naskah skripsi saudara :

Nama : **Umul Fandhilah**
NIM : 1901056076
Fakultas : Dakwah Dan Komunikasi
Program Studi : Manajemen Haji Dan Umroh
Judul : **Ordonansi Haji Pada Masa Orde Baru Tahun 1966-1998**

Dengan ini kami setuju, dan mohon agar segera diujikan.

Demikian, atas perhatiannya kami ucapkan terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Semarang, 14 Juni 2023

Pembimbing

Dr. Hasyim Hasanah, M.S.I.
NIP.19820302 200710 2001

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

HALAMAN PENGESAHAN

SKRIPSI

ORDONANSI HAJI PADA MASA ORDE BARU TAHUN 1966-1998

Disusun oleh:

Umul Fandhilah

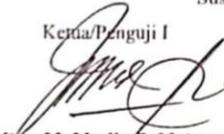
1901056076

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji

Pada tanggal 23 Juni 2023 dan dinyatakan telah lulus memenuhi syarat guna memperoleh gelar sarjana Ekonomi (S.E)

Susunan Dewan Penguji

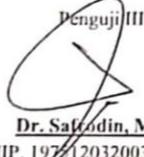
Ketua/Penguji I


Dr. M. Mudholi, M.Ag
NIP. 196908301998031001

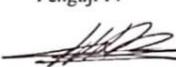
Sekretaris/Penguji II


Dr. Hasyim Hasanah, M.S.I
NIP. 198203022007102001

Penguji III


Dr. Saifodin, M.Ag
NIP. 197712032003121002

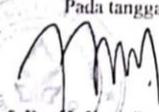
Penguji IV


Dr. H. Abdul Sattar, M.Ag
NIP. 197308141998031001

Mengetahui dosen pembimbing


Dr. Hasyim Hasanah, M.S.I
NIP. 198203022007102001

Disahkan oleh
Dekaan Fakultas Dakwah dan Komunikasi
Pada tanggal,


Prof. Dr. H. Iyvas Supena, M.Ag
NIP. 197204102001121003

HALAMAN PERNYATAAN

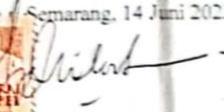
HALAMAN PERNYATAAN

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Umul Fandhilah
NIM : 1901056076
Fakultas : Dakwah dan Komunikasi
Program Studi : Manajemen Haji Dan Umroh

Menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa skripsi ini adalah hasil kerja saya sendiri dan tidak terdapat karya-karya serupa, atau telah diajukan untuk memperoleh gelar keserjanaan di perguruan tinggi UIN Walisongo Semarang atau perguruan tinggi lainnya.

Semarang, 14 Juni 2023

Umul Fandhilah
1901056076

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah SWT atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat memenuhi salah satu persyaratan kelulusan dengan menyelesaikan skripsi yang berjudul “ORDONANSI HAJI PADA MASA ORDE BARU TAHUN 1966-1998”. Sholawat serta salam Insyaallah senantiasa tecurahkan kepada suri tauladan umat manusia Nabi Muhammad SAW, atas perjuangan yang panjang menuntun kita dari zaman yang gelap antara hal baik dan buruk menuju zaman terang benderang melalui Islam.

Skripsi ini diajukan guna memperoleh gelar sarjana strata (S1) dalam jurusan Manajemen Haji dan Umrah pada Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Walisongo Semarang. Kurangnya pengalaman dan ilmu, membuat penulis menemui banyak kesulitan dalam pengerjaan skripsi ini. Oleh karena itu, ucapan terima kasih penulis haturkan dengan setulus hati kepada semua pihak yang telah memberikan pengarahan, bimbingan, dan bantuan dalam berbagai bentuk, sehingga tugas ini dapat terselesaikan. Maka dari itu, dalam kata pengantar ini ucapan terimakasih penulis sampaikan kepada:

1. Prof. Dr. H. Imam Taufiq, M. Ag., selaku Rektor UIN Walisongo Semarang beserta seluruh jajarannya.
2. Prof. H. Ilyas Supena, M. Ag., selaku Dekan Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Walisongo Semarang beserta seluruh jajarannya.
3. Dr. H. Abdul Sattar, M. Ag., selaku Ketua Jurusan Manajemen Haji dan Umrah UIN Walisongo sekaligus menjadi Dosen Pembimbing Akademik penulis.
4. Dr. Hasyim Hasanah, S. Sos., I., M. S. I. selaku Sekertaris Jurusan Manajemen Haji dan Umrah UIN Walisongo sekaligus menjadi Dosen Pembimbing Akademik Penulis.
5. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Walisongo Semarang atas segala ilmu yang telah diberikan
6. Segenap Staff yang berperan di lingkungan Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Walisongo Semarang.
7. Kedua orang tua penulis, Bapak Nursaid dan Ibu Rumiyati yang telah tulus sepenuh hati memberikan berbagai bentuk dukungan sehingga penulis dapat berada pada tahapan akhir perkuliahan, kesuksesan dan segala hal baik yang kedepannya akan penulis dapatkan adalah karena dan untuk mereka berdua.
8. Saudara penulis Irkham Lukmana dan Salisa Lailil Hana, yang telah bersedia membantu, direpotkan penulis dalam penyusunan skripsi ini.
9. Sahabat sekaligus saudara penulis, Puput, Zulfa, Inas, Shofa, Salma, Dian, Salsa yang telah saling menguatkan dan memberi dukungan satu sama lain dalam penyelesaian skripsi ini.

10. Teman-teman seperjuangan MHU angkatan 2019 yang terus saling mendukung dan menguatkan satu sama lain agar tetap semangat melewati tahapan akhir perkuliahan.
11. Semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini, yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Penulis memahami bahwa skripsi yang dirancang ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, penulis dengan setulus hati memohon maaf atas segala kekurangan dan keterbatasan baik yang terlihat maupun tidak dalam pengerjaan tugas akhir ini. Penulis sangat terbuka dengan segala bentuk kritik atau saran yang bersifat membangun, sehingga penelitian ini dapat menjadi lebih baik dikemudian hari dan berguna bagi segala pihak sebagai tambahan referensi serta wawasan pengetahuan.

PERSEMBAHAN

Alhamdulillah rabbi 'alamin. Puji syukur atas pertolongan Allah SWT melalui rahmat serta nikmat-Nya membuat skripsi ini dapat terselesaikan. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada penolong umat manusia Nabi Muhammad SAW. Penulis mempersembahkan tugas akhir ini dengan segala ketulusan dan kerendahan hati untuk orang-orang yang begitu saya cintai dan tiada hentinya memberikan dukungan, motivasi, dan arahan. Meliputi:

1. Orangtua tercinta dan tersayang Bapak Nursaid dan Ibu Rumiati yang tiada hentinya memberikan dukungan dan do'a demi kelancaran dan kesuksesan penulis.
2. Saudara-saudara penulis, Irkham Lukmana, dan Salisa Lailil Hana, yang selalu membantu dan memberikan dukungan kepada penulis
3. Teman-teman dekat yang selalu percaya kepada penulis untuk terus semangat menyelesaikan apa yang telah dimulai.
4. Almamaterku terhormat yang telah mengubah cara penulis berpikir dan bersikap mengenai segala hal tentang kehidupan dunia dan akhirat, Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Walisongo Semarang.

MOTTO

Orang Paling Bijak Itu Boleh Jadi Paling Banyak Menelan Kehidupan Yang Menyakitkan, Tersakiti Oleh Sekitarnya. Tapi Dia Lebih Memilih Menjadikannya Pelajaran Berharga

-Tere Liye-

ABSTRAK

Umul Fandhilah (19010560760 dengan judul penelitian “Ordonansi Haji Pada Masa Orde Baru Tahun 1966-1998”

Tujuan yang ingin diperoleh dalam penelitian ini adalah, menganalisis kebijakan haji pada masa Orde Baru tahun 1966-1998. Fokus penelitian ini terdapat pada analisis ordonansi haji dalam bentuk kebijakan haji yang diterbitkan oleh pemerintah Orde Baru pada tahun 1966-1998. Penelitian ini berjenis penelitian Pustaka dengan menggunakan pendekatan kualitatif, serta metode yuridis normatif historis.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa kebijakan haji tahun 1966-1998 mampu dalam meningkatkan penyelenggaraan perjalanan haji di Indonesia. Terdapat upaya-upaya yang dilakukan oleh pemerintah Orde Baru untuk meningkatkan kualitas penyelenggaraan perjalanan haji, seperti dengan adanya pelatihan bagi petugas penyelenggaraan haji. Namun tidak dapat dipungkiri bahwa upaya-upaya tersebut belum bisa diimbangi dengan pengelolaan yang transparan dan akuntabel dalam penggunaan jamaah haji. Dengan lebih menekankan pada regulasi teknis pengaturan kuota, pemberangkatan, dan pembiayaan haji. Yang mengakibatkan jamaah haji menjadi kurang mendapatkan kepastian, hak-hak mereka belum terjamin dengan baik, serta jumlah pemberangkatan jamaah haji yang tidak merata antar wilayah.

Kesimpulan dari penelitian ini bahwa kebijakan haji pada masa Orde Baru mampu memenuhi kebutuhan jamaah haji yang berorientasi kepada kepentingan jamaah haji, pengelolaan yang transparan dan akuntabel, serta meningkatkan partisipasi masyarakat dalam pengelolaan dana haji, yang secara otomatis dapat meningkatkan kualitas penyelenggaraan haji yang berkeadilan dan transparan.

DAFTAR ISI

COVER	i
NOTA PEMBIMBING	ii
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
KATA PENGANTAR	v
PERSEMBAHAN	vii
MOTTO	viii
ABSTRAK	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR SINGKATAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A.Latar Belakang	1
B.Rumusan Masalah	4
C.Tujuan, dan, ManfaatPenelitian.....	4
D.TinjauanPustaka	5
E.KerangkaTeori	8
1. Ordonansi Haji	8
2. Haji Pada Masa Orde Baru Tahun 1966-1998	10
F.Metode Penelitian	17
1. Jenis dan Pendekatan Penelitian	17
2. Sumber Data.....	18
3. Teknik Pengumpulan Data.....	19
3. Sistematika Penulisan	21
BAB II ORDONANSI, PENYELENGGARAAN HAJI, ORDE BARU	22
A.Ordonansi	22
a. Latar Belakang Terbentuknya Perundang-undangan.....	23
B.Penyelenggaraan Haji.....	23
1. Asas Penyelenggaraan.....	23
2. Tolak Ukur Kualitas Pelayan Publik	29
3. Pelayanan	30

4. Pendaftaran.....	31
5. Bimbingan Manasik	32
6. Transportasi.....	33
7. Akomodasi	33
8. Konsumsi	33
9. Kesehatan	33
C.Orde Baru	39
a. Latar Belakang Berdirinya Orde Baru	39
BAB III PENYELENGGARAAN HAJI PADA MASA ORDE BARU	37
A.Penyelenggaraan Haji Pada Masa Orde Baru	37
B.Keterlibatan Pihak Swasta dalam Penyelenggaraan Perjalanan Haji	51
C.Berdirinya PT Arafat	52
D. Ongkos Naik Haji (ONH Plus)	54
E .Kelompok Bimbingan Ibadah Haji (KBIH)	54
F.Fenomena Haji Paspur Hijau	55
BAB IV ORDONANSI HAJI PADA MASA ORDE BARU TAHUN1966-1998	52
A.Kebijakan-Kebijakan Haji Pada Masa Orde Baru Tahun 1966-1998	52
1. Tahun 1966-1968	52
2. Tahun 1969-1970	53
3. Tahun 1971	54
4. Tahun 1972	54
5. Tahun 1973	55
6. Tahun 1974	56
7. Tahun 1975	57
8. Tahun 1976	58
9. Tahun 1977	59
10. Tahun 1978	60
11. Tahun 1979	60
12. Tahun 1980	61
13. Tahun 1981	61
14. Tahun 1982	64

15. Tahun 1983	65
16. Tahun 1984	65
17. Tahun 1985	65
18. Tahun 1987	66
19. Tahun 1988	67
20. Tahun 1989	67
21. Tahun 1990	67
5. Tahun 1991	68
6. Tahun 1992	68
7. Tahun 1993	69
8. Tahun 1994	69
9. Tahun 1995	70
10. Tahun 1996	73
11. Tahun 1997	74
12. Tahun 1998	74
B.Implementasi Kebijakan Haji Pada Tahun 1966-1998 Pada Penyelenggaraan Haji di Indonesia	75
1. Transportasi Haji	76
2. Kesehatan Haji	79
3. Akomodasi Haji	81
4. Konsumsi Haji.....	83
5. Keamanan dan Keselamatan Haji	88
6. Penerapan Pihak Swasta Dalam Penyelenggaraan Haji.....	89
7. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan Haji Pada Tahun 1966-1998	89
C.Implikasi Kebijakan Haji Tahun 1966-1998 Pada Penyelenggaraan Haji	93
a. Dampak Positif.....	93
b. Dampak Negatif	94
c. Upaya Mengatasi Dampak Negatif Dari Kebijakan Haji Tahun 1966-1998	96
BAB V PENUTUP.....	99
A.Kesimpulan	99

B.Saran	102
C.Penutup	103
DAFTAR PUSTAKA	104
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	109

DAFTAR SINGKATAN

BIUH	: Bimas Islam dan Urusan Haji
BPHI	: Balai Pengobatan Haji Indonesia
DUHA	: Dirjen Urusan Haji
Dirjen	: Direktorat Jenderal
DPR	: Dewan Perwakilan Rakyat
DPD	: Dewan Perwakilan Daerah
GIA	: Garuda Indonesia Airways
Kepres	: Keputusan Presiden
KBRI	: Kedutaan Besar Republik Indonesia
MISI Haji	: ketua Perutusan Haji Indonesia
ONH	: Ongkos Naik Haji
PIH	: Petugas Ibadah Haji
PPH	: Pengurusan Porsi Haji
SR	: Riyal Saudi
TKHI	: Tenaga Kesehatan Haji Indonesia
TPHI	: Tim Pembimbing Haji Indonesia

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam sejarah ketatanegaraan negara hukum Indonesia sudah mengalami tiga orde perodesasi, yakni Orde Lama, Orde Baru, dan Orde Reformasi. Orde Baru merupakan suatu istilah yang umum digunakan untuk menamai suatu tatanan pemerintahan negara Republik Indonesia yang berkuasa sejak tahun 1966 hingga Mei 1998¹.

Pada tanggal 11 Maret 1966 Soekarno menandatangani surat penunjukan Soeharto sebagai presiden RI ke-2 yang dikenal dengan Supersemar. Soeharto diangkat menjadi presiden hal ini berdasarkan ketetapan MPRS No.XLIV/MPRS/1968, sampai hasil pemilu ditetapkan pada tanggal 10 Maret 1983, beliau mendapat penghargaan sebagai Bapak Pembangunan Nasional.²

Sejak berkuasanya pemerintah orde baru yang dipimpin oleh presiden Soeharto, pemerintah berusaha untuk menata kembali kehidupan berbangsa dan bernegara agar menjadi lebih baik. Usaha-usaha tersebut di dasarkan pada tekad untuk melaksanakan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945 secara murni dan konsekuen.³

Ibadah haji adalah salah satu rukun Islam yang kelima yang wajib dilaksanakan oleh setiap orang Islam yang memenuhi syarat istithaah, baik secara finansial, fisik, maupun mental. Jika rukun Islam merupakan jenjang latihan atau tangga yang harus dilalui untuk mencapai “keselamatan” sesuai yang dikehendaki oleh Allah SWT, maka ibadah haji sebagai puncaknya, memuat empat rukun Islam sekaligus.⁴

¹ Wahid, Marzuki. *Fiqh Madzhab Negara; Kritik Atas Politik Hukum Islam Di Indonesia*. (Lkis Pelangi Aksara: 2001). Hal 36

² Ghalia Indonesia, *Ketetapan -ketetapan MPR, 1983-1988, 1978-1983*, (Jakarta: 1986), hal 43.

³ Dwi Wahyono, Gayung Kasuma, jurnal *vorlender*, vol.1 No. 1 Desember 2012:1-109” *Propoganda Orde Baru 1966-1980*” hal 42-43

⁴ Nurjannah. *Lima Pilar Islam Sebagai Pembentuk Kepribadian Muslim*. Jurnal *Hisbah*, Vol. 11, No. 1, Juni 2014, 37-52

Haji memiliki beberapa makna, secara arti kata lafadz haji berasal dari bahasa Arab yang berarti menyegaja⁵. Menurut bahasa artinya bertujuan atau berkeinginan. Adapun menurut syariat adalah bertujuan pada untuk pergi ke Baitullah melakukan suatu perbuatan ibadah khusus pada waktu yang khusus pula. Menurut artian etimologi, haji artinya pergi ke kakbah untuk melaksanakan amalan-amalan tertentu yang berguna untuk melaksanakan amanat tertentu.⁶ Secara terminologi haji berarti mengunjungi kakbah untuk beribadah kepada Allah SWT dengan rukun-rukun tertentu dan beberapa syarat tertentu serta beberapa kewajibannya dan mengerjakannya pada waktu tertentu.⁷ Haji merupakan suatu kegiatan rohani yang di dalamnya terdapat pengorbanan, ungkapan rasa syukur, berbuat kebajikan dengan kerelaan hati, melaksanakan perintah Allah, serta mewujudkan pertemuan besar dengan umat Islam lainnya di seluruh dunia, firman Allah SWT surah Al-Baqarah ayat 125.⁸

Pemerintah Indonesia dibawah kekuasaan Soeharto mengimplimentasikan kebijakan-kebijakan yang bertujuan untuk mengendalikan dan membentuk masyarakat yang ideal sesuai dengan ideologi negara, yaitu Pancasila. Salah satu bentuk implementasi kebijakan tersebut adalah langkah-langkah yang diambil oleh pemerintah dalam mengatur dan mengawasi ibadah haji, pada waktu itu, pelaksanaan ibadah haji diatur melalui Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1979 tentang penyelenggaraan ibadah haji dan umroh, selain itu kebijakan lainnya juga diterapkan seperti pengaturan kuota jamaah haji, pembentukan kelompok cadangan, penggalangan dana melalui zakat, infaq, shadaqoh, serta pembentukan BP3 untuk memberikan pembinaan dan pengawasan kepada

⁵ Amir Syarifuddin, *Garis-garis Besar Fiqh*, Bogor,(Kencana :2003) ,hal 59

⁶ Abduallah Bin Abdurrahman al-Bassam, *Syariah Bulughul Maram*, Jakarta,(Pustaka Azzam : 2006), hal 2

⁷ Wahbah Az-zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adilatuhi 3 Cet 1*, Jakarta,(Darul Fikri : 2011), hal 368

⁸ Muhammad Noor, 2018, *Jurnal Humaniora dan Teknologi Volume 4, Nomor 1 "Haji Dan Umrah"*, hal 38-39

calon jamaah haji. Berbagai pengalaman dan problematika sistem perhajian haji Indonesia, pemerintah telah menetapkan dan menerapkan kebijakan-kebijakan yang resmi dikeluarkan dan dimandati oleh presiden akan tetapi tidak cukup untuk menangani permasalahan-permasalahan yang ada seperti, Pada tahun 1969 pemerintah mengeluarkan kebijakan mengambil alih semua proses penyelenggaraan haji. Disebabkan banyaknya calon jamaah haji yang gagal diberangkatkan oleh orang-orang atau badan swasta, kemudian terdapat peristiwa atau kecelakaan besar yang tak terlupakan dalam sejarah perhajian Indonesia, sehingga dengan kejadian tersebut pemerintah semakin selektif dalam memilih alat transportasi yang digunakan dalam menyelenggarakan haji, diharapkan kejadian tersebut tidak terulang kembali. Pada tahun 1976 transportasi laut semakin ditinggalkan jamaah dan PT Arafat dinyatakan pailit. Kemudian dibangunnya sistem pelayanan haji berbasis komputer yang dikenal dengan SISKOHAT. Pada saat itu menggunakan Main System milik PT. Garuda Indonesia sebagai Host SISKOHAT sendiri yang tersambung dengan 7 BPS BPIH. Tahun 1966, Kementerian Agama membangun Host SISKOHAT sendiri yang tersambung BPS BPIH untuk menginput data pendaftar haji⁹.

Kemudian terjadinya kecelakaan pesawat terbang Muasim tahun 1990 yang telah menewaskan 631 jamaah haji Indonesia, pemerintah kesulitan dalam mendata dan menginformasikan jamaah haji yang wafat, kemudian pada tahun 1955 terjadi over quota yang menimbulkan waiting list bagi calon jamaah haji¹⁰.

Perjalanan sejarah pengelolaan haji di Indonesia patut menjadi perhatian bersama, dari sisi pengelolaan pelaksanaan perjalanan ibadah haji, pengelolaan perjalanan ibadah haji dianggap sukses jika memenuhi beberapa faktor seperti faktor keamanan, kesehatan, pelayanan petugas,

⁹ Noor Hamid, *Manajemen Haji Dan Umroh Mengelola Perjalanan Tamu Allah ke Tanah Suci* Cetakan Pertama, (Yogyakarta : Semesta Aksara 2020). Hal 15-18

¹⁰ Noor Hamid, *Manajemen Haji Dan Umroh Mengelola Perjalanan Tamu Allah ke Tanah Suci* Cetakan Pertama, (Yogyakarta: Semesta Aksara 2020). Hal 18

juga peraturan yang tumpang tindih. Dengan demikian dapat memberikan gambaran terkait kebijakan-kebijakan yang diambil oleh pemerintah dalam mengatur ibadah haji pada masa orde baru, serta dampak-dampak yang dihasilkan dari kebijakan tersebut, selain itu dapat memberikan pemahaman yang lebih baik terkait sejarah dan perkembangan pelaksanaan ibadah haji di Indonesia. Dengan demikian dapat memberikan kontribusi dalam meningkatkan pengetahuan dan kesadaran masyarakat akan pentingnya menjalankan ibadah haji dengan baik dan benar. Selain itu dapat dijadikan kunci utama di dalam keberhasilan dan kesuksesan dalam pengelolaan haji Indonesia. Berdasarkan hal tersebut penulis tertarik untuk melihat bagaimana **Ordonansi Haji Pada Masa Orde Baru Tahun 1966-1998**

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana kebijakan dan sistem haji pada masa Orde Baru tahun 1966-1998 serta implementasi dan implikasinya

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Sebagaimana rumusan masalah yang telah ditulis diatas, tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Menganalisis ordonansi-ordonansi dalam sistem haji pada masa Orde Baru pada tahun 1966-1998 di Indonesia
- b. Memberikan pemahaman dan informasi mengenai peraturan haji pada rentang waktu tersebut

2. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan keilmuan dan pengetahuan mengenai Ordonansi-ordonansi haji pada masa orde baru tahun 1966-1998 serta juga dapat diharapkan sebagai sarana pengembangan ilmu dan rujukan pengetahuan yang secara teoritis di pelajari di bangku perkuliahan.

b. Manfaat Praktis

- 1) Bagi penulis penelitian ini diharapkan dapat menjadi sarana yang bermanfaat dalam meningkatkan pengetahuan dan kesadaran mengenai ordonansi haji pada masa orde baru tahun 1966-1986 serta bagaimana kebijakan-kebijakan pemerintah dalam mengatur pelaksanaan ibadah haji
- 2) Bagi masyarakat/ khalayak umum penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam meningkatkan pengetahuan dan kesadaran masyarakat akan pentingnya menjalankan ibadah haji dengan baik dan benar
- 3) Bagi peneliti selanjutnya penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan teori tentang sejarah dan kebijakan publik mengenai ordonansi haji pada masa orde baru tahun 1966-1998.

D. Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka/ tinjauan teoritis merupakan uraian atau pembahasan teoritik tentang variable atau fokus yang akan diteliti, yang menjadi landasan dalam penyusunan kerangka pikir dalam penelitian.¹¹. Peneliti menelisik penelitian sebelumnya dengan tema yang diangkat mempunyai relevansi terhadap topik yang diteliti. Berdasarkan penelusuran yang telah dilakukan peneliti telah banyak penelitian yang membahas tentang haji khususnya tentang haji pada masa orde baru, dalam penelusuran literatur-literatur tersebut, peneliti menemukan perbedaan pembahasan antara yang dibahas dengan penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti, adapun data yang telah ditemukan diantaranya sebagai berikut :

Pertama, penelitian yang dilakukan oleh Rina Farihatul Jannah (2018) dengan judul “Kebijakan Penyelenggaraan Perjalanan Haji Indonesia Tahun 1945-2000 M”. Penelitian ini fokus pada tiga pembahasan yaitu, adalah (1) Bagaimana Kebijakan dan Penyelenggaraan Perjalanan Haji pada Masa

¹¹ Arikunto S, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik Edisi Revisi VI*, (Rineka Apta, Jakarta 2020) hal 124

Orde Lama (2) Bagaimana Kebijakan dan Penyelenggaraan Perjalanan Haji pada Masa Orde Baru (3) Bagaimana Kebijakan dan Penyelenggaraan Perjalanan Haji pada Masa Reformasi-2000 .Penelitian ini memiliki persamaan dengan penulis yaitu menggunakan pendekatan politik dengan metode penelitian historis, yang teknik pengumpulan datanya mengacu pada sumber-sumber tertulis, seperti arsip-arsip dan buku-buku yang berhubungan dengan penyelenggaraan perjalanan haji di Indonesia sejak masa kemerdekaan hingga reformasi (2000), khususnya yang membahas tentang kebijakan pemerintah terhadap haji. Teori yang digunakan berbeda dengan penulis yaitu menggunakan teori kebijakan publik, teori ini digunakan untuk menganalisis kebijakan-kebijakan haji yang telah dikeluarkan pemerintah Indonesia sejak masa kemerdekaan hingga awal reformasi (1945-2000 M).¹²

Kedua, Penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Irfai Muslim (2020), dengan judul “Historiografi Manajemen Haji Di Indonesia : Dinamika Dari Masa Kolonial Hingga Kemerdekaan”, memiliki persamaan dalam penulis yaitu penelitian literatur ini menggunakan metode kualitatif, adapun metode yang dilakukan penelitian ini yaitu metode analisis deskriptif berusaha mengintrepesikan dan menggambarkan objek sesuai dengan fakta dan data yang telah ada, Teknik pengumpulan data yang diperoleh dalam penelitian ini didapatkan dari sumber-sumber literatur yang kredibel seperti jurnal-jurnal penelitian, sumber kajian-kajian terdahulu, serta buku-buku yang berhubungan dengan sejarah dan perkembangan haji di Indonesia. Setelah data-data tersebut diperoleh lalu dianalisa secara deskriptif menggunakan 3 tahap, yaitu, klasifikasi, kategorisasi, dan intrepetasi data. Penelitian ini memiliki perbedaan pembahasan terhadap penulis, penelitian ini membahas perkembangan penyelenggaraan ibadah haji dari masa ke masa karena mengalami perubahan dan perkembangan yang signifikan, di mulai dari

¹² Rina Farihatul Jannah, *Kebijakan Penyelenggaraan Perjalanan Haji di Indonesia Tahun 1945-2000 M*, (Surabaya: UIN Sunan Ampel 2018)

awal mula pelaksanaan haji di Indonesia yang dilakukan oleh para pedagang, delegasi sultan, dan juga pelancong penuntut ilmu.¹³

Ketiga, Penelitian dari Lena Inge Yunitasari (2017), yang berjudul “Kebijakan Haji Di Indonesia Tahun 1967-1970 M : Studi Kasus Peristiwa Gambela”, secara umum penelitian ini adalah untuk menjelaskan korelasi kebijakan haji pada masa orde baru 1967-1970 M dengan peristiwa Gambela, penelitian literatur ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan kajian pustaka yang berisi tentang bagaimana kebijakan haji mempengaruhi sikap umat Islam hingga terjadi peristiwa Gambela yang direpresentasikan oleh Husami dan jama'ah hajinya pada tahun 1970.¹⁴

Keempat, Penelitian dari Mustika Wirda (2013), yang berjudul “ Sejarah Pengelolaan Ibadah Haji Pada Masa Awal Kemerdekaan Indonesia Sampai Pada Masa Orde Baru Di Medan”, penelitian ini bertujuan agar umat islam mengetahui pengelolaan ibadah haji pada masa awal kemerdekaan Indonesia sampai pada masa orde baru di Medan, memiliki persamaan dalam penulisan penelitian, menggunakan metode historis yang data-datanya diambil dari dokumen-dokumen yang telah ada dan wawancara terhadap pengelola ibadah haji di Medan, dari hasil penelitian memiliki perbedaan bahwasanya lahirnya bagian urusan haji pada tanggal 30 Desember 1949 setelah pengakuan kedaulatan serta terbentuknya kabinet RIS, dalam perkembangan selanjutnya untuk lebih memberikan kekuatan legalitas penyelenggaraan haji , kemudian pada tanggal 21 Januari 1950 Badan Kongres Muslimin Indonesia (BKMI) mendirikan sebuah yayasan yaitu Panitia Perbaikan Perjalanan Haji Indonesia yang diketahui oleh K.H M Sudijak. Dan pada tahun 1965, organisasi Penyelenggaraan Urusan Haji sehingga kebijaksanaan penyelenggaraan haji pembinaanya langsung ditangani oleh Menteri Urusan Haji¹⁵ .

¹³ Muhammad Irfai Muslim, *Histiografi Manajemen Haji Di Indonesia: Dinamika Dari Masa Kolonial Hingga Kemerdekaan*, (Yogyakarta: UIN Sunan Kalijaga 2020)

¹⁴ Lena Inge Yunitasari, “*Kebijakan Haji Di Indonesia Tahun 1967-1970 M: Studi Kasus Peristiwa Gambela*”, (Yogyakarta:UIN Sunan Kalijaga 2017)

Kelima, penelitian dari M. Shaleh Putuhena, 2008 yang berjudul *Historiografi Haji Indonesia*, pada penelitian ini menjelaskan mengenai pelaksanaan ibadah haji umat islam di Indonesia sejak terbentuknya komunitas muslim di wilayah nusantara hingga pertengahan pertama abad XX, terdapat persamaan dengan penelitian penulis yakni sejarah perjalanan haji di Indonesia, namun terdapat perbedaan signifikan dengan penelitian penulis yakni pembahasan yang mendalam mengenai perjalanan haji secara spesifik pada haji di masa orde baru.

E. Kerangka Teori

1. Ordonansi Haji

Ordonansi haji terdiri dari dua kata yaitu ordonansi dan haji, di dalam setiap kata tersebut mengandung pemaknaan dan pengertian yang penting untuk di mengerti.

Ordonansi memiliki arti dalam kelas nomina atau kata benda sehingga ordonansi dapat menyatakan nama dari seseorang, tempat, atau semua benda dan segala yang di bendakan. Sedangkan menurut KBBI ordonansi adalah kata nomina (kata benda) yang berarti peraturan pemerintah, surat pemerintah, peraturan kerajaan¹⁶. Kedudukannya setingkat dengan undang-undang sehingga dalam penyebutannya seyogyanya masih memakai nama jenis dari peraturan tersebut sebagaimana aslinya.¹⁷

Ordonansi adalah suatu peraturan atau perintah yang dikeluarkan oleh pemerintah atau otoritas yang berwenang dan bersifat mengikat bagi masyarakat. Ordonansi biasanya dikeluarkan dalam rangka untuk menjaga ketertiban, keamanan, atau kesejahteraan masyarakat, dalam hal ini ordonansi dapat berupa peraturan daerah, keputusan gubernur,

¹⁵ Mustika, Wirda, ” *Sejarah Pengelolaan Ibadah Haji Pada Masa Awal Kemerdekaan Indonesia Sampai Pada Masa Orde Baru Di Medan*”, (Undergraduate thesis: UNIMED 2013)

¹⁶ <https://kbbi.lektur.id/ordonansi> diakses pada tanggal 9 Februari 2023

¹⁷ <https://www.hukumonline.com/klinik/a/perbedaan-iordonantie-i-dengan-ireglement-i-cl6828/> diakses pada tanggal 9 Maret 2023

keputusan bupati, keputusan walikota, maupun keputusan pemerintah, ordonansi disusun dengan prosedur yang benar, misalnya melalui tahapan-tahapan seperti pengkajian, penyusunan, pengajuan, pembahasan, pengesahan, dan publikasi.

Sedangkan haji secara etimologi berarti “menuju” sedangkan haji secara terminologi (istilah) adalah berkunjung ke Baitullah (ka’bah) untuk beribadah kepada Allah dengan mengerjakan manasik tertentu (seperti wukuf, thawaf, sa’I, melontar jumroh dan amalan lainnya) pada waktu dan tempat tertentu demi memenuhi panggilan Allah SWT dan mengharap ridhaNya¹⁸. Haji merupakan menyengaja pergi ke Baitullah dengan mengharap ridhaNya dengan syarat dan ketentuan tertentu dan mampu secara fisik, materi, dan lainnya.

Q.S Al Baqarah 196

تَمُّوا الْحَجَّ وَالْعُمْرَةَ لِلَّهِ فَإِنْ أُخْصِرْتُمْ فَمَا اسْتَيْسَرَ مِنَ الْهَدْيِ وَلَا تَخْلُقُوا رُءُوسَكُمْ حَتَّىٰ يَبْلُغَ الْهَدْيُ مَحَلَّهُ فَمَنْ كَانَ مِنْكُمْ مَّرِيضًا أَوْ بِهِ آدَىٰ مِنْ رَأْسِهِ فَفِدْيَةٌ مِنْ صِيَامٍ أَوْ صَدَقَةٍ أَوْ نُسُكٍ فَإِذَا أَمِنْتُمْ فَمَنْ تَمَنَّعَ بِالْعُمْرَةِ إِلَى الْحَجِّ فَمَا اسْتَيْسَرَ مِنَ الْهَدْيِ فَمَنْ لَمْ يَجِدْ فَصِيَامٌ ثَلَاثَةِ أَيَّامٍ فِي الْحَجِّ وَسَبْعَةٍ إِذَا رَجَعْتُمْ تِلْكَ عَشْرَةٌ كَامِلَةٌ ذَلِكَ لِمَنْ لَمْ يَكُنْ أَهْلُهُ حَاضِرِي الْمَسْجِدِ الْحَرَامِ وَاتَّقُوا اللَّهَ وَعَلِمُوا أَنَّ اللَّهَ شَدِيدُ الْعِقَابِ

Artinya, “Dan sempurnakanlah ibadah haji dan umrah karena Allah. Tetapi, jika kamu terkepung (oleh musuh), maka (sembelihlah) hadyu yang mudah didapat, dan jangan kamu mencukur kepalamu, sebelum hadyu sampai di tempat penyembelihannya. Jika ada di antara kamu yang sakit atau ada gangguan di kepalanya (lalu dia bercukur), maka dia wajib berfidyah, yaitu berpuasa, bersedekah atau berkorban. Apabila kamu dalam keadaan aman, maka barangsiapa mengerjakan umrah sebelum haji, dia (wajib menyembelih) hadyu yang mudah didapat. Tetapi jika dia tidak mendapatkannya, maka dia (wajib) berpuasa tiga hari dalam (musim) haji dan tujuh (hari) setelah kamu kembali. Itu seluruhnya sepuluh (hari). Demikian itu, bagi orang yang keluarganya tidak ada (tinggal) di sekitar Masjidilharam. Bertakwalah kepada Allah dan ketahuilah bahwa Allah sangat keras hukuman-Nya.”

¹⁸ Johari, Johar Arifin, Tuntutan Manasik Haji Dan Umroh Cet 1 (Menuju Kesempurnaan Ibadah Sesuai Sunnah Rasulullah SAW),(Yogyakarta: CV Istana Merdeka Istana Publishing 2012), hal 2

Dapat disimpulkan bahwa ordonansi haji ini adalah peraturan pemerintah atau surat pemerintah yang mengatur tentang pelaksanaan dan kebijakan perjalanan haji di Indonesia pada masa orde baru tahun 1966-1998.

2. Haji Pada Masa Orde Baru Tahun 1966-1998

Penyelenggaraan haji di Indonesia oleh pemerintah melalui proses yang Panjang. Pemerintah mengikuti dan menyesuaikan dengan keadaan tatanan, perkembangan negara yang baru merdeka atau berdiri sendiri bebas dari penjajahan, terlepas dari tuduhan, tuntutan, dengan leluasa sesuai dengan yang diploklamasikan pada tanggal 17 Agustus 1945. Usaha-usaha penyelenggaraan haji Indonesia masih dalam tahap perbaikan.¹⁹

Pengelolaan haji pada masa orde baru melibatkan pihak swasta. Pada waktu itu, pemerintah menunjuk PT Arafat sebagai jasa pengangkutan. Pengelolaan perhajian dengan melibatkan pihak swasta ternyata tidak memberikan rasa kepuasan pada jamaah haji, dan membuat hilang kepercayaan pemerintah terhadap perusahaan pengangkutan jamaah haji.²⁰

Tahun 1966

Merupakan tahun diberlakunya kembali haji Berdikari . jumlah kuota yang ditetapkan oleh pemerintah sebanyak 400 orang. Kuota tersebut diperuntukkan bagi mereka yang sanggup untuk menyediakan devisa sendiri untuk menyokong kebutuhan selama hidup di Arab Saudi, seperti biaya tiket pulang-pergi, seragam, akomodasi, dan lain-lain. Adapun syarat pendaftaran haji Berdikari adalah harus menunjukkan mempunyai uang sebanyak \$ 100, membayar tiket kapal pergi-pulang sebesar Rp 35.000, membeli saham PT Arafat, menguasai manasik haji, dan diutamakan bagi mereka yang telah mendaftar

¹⁹ Zainal, *Regulasi Haji Indonesia Dalam Tinjauan Sejarah* (Jurnal JURIS Volume 11, Nomor 2, Desember 2012), hal 106-108

²⁰ Kaksim, *Berhaji Pada Masa Orde Baru Di Sumatera Barat 1966-1981* (Jurnal Pelangi Vol.3 No.2 Juni 2011), hal 95-96

sebagai calon jamaah haji. Biaya ONH yang harus dibayar oleh calon jamaah haji Berdikari adalah sebesar Rp. 67.500, dua kali lipat lebih dari biaya ONH umum (subsidi) sebesar Rp. 27.000.

Tahun 1967

Dengan diberlakukannya kembali haji Berdikari, maka sejak 1967 penyelenggaraan ibadah haji dikembalikan kepada Keputusan Menteri Agama No. 92 tahun 1967, yang memberi wewenang kepada Menteri Agama untuk menentukan besarnya biaya ONH. Berhubung banyaknya desakan masyarakat yang mampu yang tidak mau menunggu lama untuk pergi haji, maka di samping itu didirikannya haji Berdikari dengan kapal laut juga haji Berdikari dengan pesawat terbang. Pada tahun itu pula pesawat terbang mulai dioperasikan kembali untuk mengangkut jamaah haji Indonesia. Kuota yang ditetapkan untuk haji Berdikari dengan pesawat terbang sebanyak 180 orang. Oleh karena itu, pada tahun tersebut biaya ONH ditetapkan dalam dua kategori. *Pertama*, haji kapal laut sebesar Rp 62.500. *Kedua*, haji pesawat terbang (Berdikari) sebesar Rp 130.000. Jumlah jamaah haji yang menggunakan kapal laut sebanyak 15.585 orang, sedangkan jamaah haji yang menggunakan pesawat terbang sebanyak 264 orang, yang didampingi dengan Majelis Pimpinan Haji (MPH) 60 orang dan Rombongan Kesehatan Haji Indonesia (RKHI) 102 orang.²¹

Tahun 1970

Pada tahun 1970 melalui keputusan presiden Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 1970, presiden menyinggung mengenai perpanjangan waktu penyetoran uang di muka untuk musim haji tahun 1970/1971 sampai dengan bulan juli tahun 1970, dalam pasal 1 ayat (2) untuk musim haji tahun tersebut besarnya ongkos naik haji menggunakan kendaraan kapal laut sebesar Rp. 336.000.²²

²¹ Rina Farihatul Jannah, Tesis“Kebijakan Penyelenggaraan Perjalanan Haji Indonesia Tahun 1945-2000 M”, (Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya :2018), hal 58-86

Tahun 1971

Pada tahun 1971, presiden mengeluarkan intruksi RI No. 5 tahun 1971 tentang tambahan/penyempurnaan dalam intruksi presiden RI No. 6 tahun 1969. Dalam intruksi tersebut dijelaskan bahwa tata cara penyetoran ONH guna memahkan pembayaran biaya haji.

Berdasarkan keputusan Dirjen Urusan Haji No. 50 tahun 1971 kuota jamaah haji ditiadakan, dan untuk baiaya ONH pada musim haji 1971/1972 jamaah haji yang menggunakan kendaraan kapal laut sebesar Rp. 320.000 dan pesawat terbang sebesar Rp. 370.000. Biaya ONH pada tahun ini mengalami penurunan Rp. 16.000 untuk kapal laut dan Rp. 10.000 untuk pesawat terbang.

Tahun 1973

Dalam keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 1973 mengenai besarnya ongkos naik haji untuk tahun 1973/1974, dalam pasal 1 ayat (1) menjelaskan bahwa besarnya ongkos naik haji dengan kapal laut untuk dek adalah sebesar Rp. 424.000 termasuk uang bekal Kembali untuk jamaah sebesar Rp. 10.000 dan dana-dana untuk keperluan/kepentingan Islam, dalam pasal 2 ayat (1) menjelaskan bahwa besarnya ongkos naik haji dengan kapal udara adalah sebesar Rp. 446.000 termasuk uang bekal Kembali untuk jamaah sebesar Rp. 10.000 dan dana-daa untuk kepentingan Islam, selain itu dalam pasal 3 poin (a) jamaah haji dengan kapal laut berjumlah 16.000 orang.²³

Tahun 1974

Pada tanggal 4 Desember 1974, terjadi sebuah peristiwa besar dalam perhajian bangsa Indonesia. Pesawat terbang yang di sewa oleh Garuda Indonesia Airlines dari perusahaan Belanda Martin Air, yang mengangkut jamaah haji Indonesia jatuh di Colombo (Sri Lanka).

²² Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 1970 “Perpanjangan Waktu Penyetoran Uang Dimuka Untuk Musim Haji Tahun 1970/1971 Sampai Dengan Bulan Juli Tahun 1970”, hal 1-3

²³ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 1973 “ Besarnya Ongkos Naik Haji Untuk Tahun 1973/1974, hal 1-3

Penyebab kecelekaan tersebut diketahui karena pesawat Air Martin menabrak gunung. Selain peristiwa jatuhnya pesawat terbang, peristiwa lain yang tidak kalah menggemparkan terjadi pada tahun itu adalah sebanyak 79 bayi lahir diatas kapal haji. Peristiwa tersebut menunjukkan kurang efektifnya sosialisasi dan longgarnya pelaksanaan peraturan penyelenggaraan haji yang telah dibuat oleh pemerintah.²⁴

Tahun 1975

Pada tahun tersebut pemerintah masih memberlakukan haji menggunakan transportasi kapal laut, untuk biaya ONH menggunakan pesawat terbang sebesar Rp. 690.000 sedangkan menggunakan kapal laut sebesar Rp. 795.000. Biaya ONH kapal laut lebih mahal daripada pesawat terbang dipicu banyaknya kapal haji PT. Arafat yang sering rusak sehingga butuh perawatan lebih, disamping itu kondisi keuangan PT. Arafat juga mulai pailit. Jumlah jamaah haji dengan kapal laut ditetapkan sebanyak 16.500 orang, sedangkan mereka yang tidak tertampung dalam kapal laut menggunakan pesawat terbang.²⁵

Tahun 1976

Biaya ONH dengan kapal laut pada tahun ini terus mengalami kenaikan mulai, ONH kapal laut melebihi ONH pesawat terbang, dimana ONH pesawat terbang pada tahun 1976 hanya sebesar Rp. 890.000 sedangkan ONH kapal laut melambung sebesar Rp. 925.000. Hal inilah yang nantinya kan menjadi pertimbangan pemerintah untuk meniadakan penyelenggaraan perjalanan haji dengan kapal laut.

Tahun 1977

Dalam penyelenggaraan haji pada tahun ini tidak tercatat adanya perbaikan fasilitas yang berhubungan dengan penyelenggaraan haji, kecuali beberapa masalah yang merupakan kejadian rutin yang

²⁴ Hedryanto, Trio Teguh, Thesis “Kontribusi Keluarga Korban Kecelakaan Pesawat Haji Martin Air Terhadap Bidang Sosial Dan Pendidikan di Blitar (1974-2013)”, (Universitas Negeri Malang : 2015), hal 30

²⁵ Erica Oktaviana, Thesis “Kebijakan Ongkos Naik Haji (ONH) Di Indonesia Tahun 1960-1975”,(UIN Sunan Kalijaga : 2022), hal 21

berhubungan dengan masalah angkutan haji. Hampir setiap tahun kapal-kapal haji dari PT. Arafat mengalami kerusakan dan hal ini sangat mengganggu jadwal pemberangkatan maupun pemulangan jamaah haji.

Tahun 1978

Penyelenggaraan haji hanya menggunakan pesawat terbang. Hal ini dikarenakan PT. Arafat sudah kehilangan kepercayaan dari pemerintah. Pemerintah mempercayakan pengangkutan jamaah haji dengan pesawat terbang dilakukan oleh empat perusahaan penerbangan yaitu PT Garuda Indonesia, Merpati Nusantara Airlines, PT Mandala dan Bouraq.

Tahun 1979

Pada tahun ini Menteri Agama Kehakiman mengeluarkan keputusan tentang penyelenggaraan haji dan umroh. Hal ini dipicu banyaknya umat islam mencari jalan pintas untuk pergi haji. Jamaah haji yang gagal pergi haji karena berbagai sebab, pergi ke Arab Saudi sebelum bulan haji dengan dalih melaksanakan ibadah umroh. Namun setelah melaksanakan dan menyelesaikan ibadah umroh mereka tinggal sementara untuk menunggu waktu haji tiba. Hal ini menimbulkan banyak persoalan bagi pemerintah Arab Saudi maupun pemerintah Indonesia, sebab banyak diantara mereka yang kemudian tidak bisa kembali ke tanah air karena kehabisan biaya. Pada tahun 1979/1980 terjadi peristiwa, terdapat segerombolan orang bersejata yang menduduki masjidil haram menjelang shubuh pada tanggal 1 Muharram 1400 H. segerombolan bersenjata ini menduduki masjidil haram kurang dari 4 hari, akibatnya pemulangan jamaah haji Indonesia mengalami kemunduran selama 4 hari dari jadwal yang telah direncanakan sebab kepanikan dan kekhawatiran jamaah haji Indonesia yang tidak terurus selama di Makkah.

Tahun 1981-1984

Pada tahun 1981, pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden No. 53 tahun 1981. Dalam Kepres RI tersebut dijelaskan kembali bahwa segala kegiatan penyelenggaraan haji merupakan tugas

nasional yang hanya dilaksanakan oleh pemerintah. Sejak tahun 1981-1984 pemerintah gencar melakukan penerangan haji yang selama ini masih dirasa kurang, meskipun telah banyak terbit buku manasik haji yang sudah dicetak, hal itu belum menjamin terlaksananya penerangan yang menjangkau segenap jamaah haji. Sesuai dengan Keputusan Presiden RI No. 53 tahun 1981 serta intruksi Dirjen Bimas Islam dan Urusan Haji No. 9 tahun 1984, maka dilaksanakan pembinaan dan penyuluhan haji di beberapa daerah. Umumnya di beberapa daerah dilaksanakan kursus/manasik haji selama 3 bulan atau 4 bulan sebelum pemberangkatan, akan tetapi pelaksanaan tentang manasik haji tersebut tergantung pada kondisi daerah masing-masing, secara resmi manasik dilaksanakan sesuai dengan kurikulum dan ketetapan Menteri Agama. Pemerintah mengeluarkan sederet kebijakan tersendiri tentang penyelenggaraan umroh, dimulai dengan dikeluarkannya Keputusan Presiden RI No. 63 tahun 1983.

Tahun 1987

Pada tahun ini, pemerintah membuka kembali keterlibatan terbatas kepada Lembaga/swasta dalam penyelenggaraan haji. Pada tahun tersebut diperkenalkannya adanya ONH plus. Pemerintah memberikan legalitas kepada Lembaga/badan swasta dalam menyelenggarakan haji plus.²⁶

Tahun 1991-1992

Pemerintah mengeluarkan Keputusan Menteri Agama RI No. 245 tahun 1991 tentang penyelenggaraan perjalanan urusan haji ONH plus. Kebijakan ini berupa peraturan untuk mengajukan permohonan penyelenggaraan perjalanan haji plus, aturan pemberangkatan dan pemulangan jamaah haji plus, dan aturan yang harus diikuti oleh badan/Lembaga penyelenggara haji plus. Kemudian besarnya ongkos

²⁶ Rina Farihatul Jannah, Thesis “Kebijakan Penyelenggaraan Perjalanan Haji Indonesia Tahun 1945-2000 M”,(Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya : 2018), hal 91-99

naik haji menggunakan pesawat udara sebesar Rp. 6.475.000 termasuk uang kembali Rp. 25.000²⁷. Pada tahun 1992, penyelenggaraan haji plus ditemukan beberapa masalah. Terdapat beberapa penyelenggara yang belum siap dalam mengelola perjalanan haji plus sehingga pada waktu itu muncul beberapa kasus yang merugikan jamaah haji, seperti jamaah haji plus diikutkan pada penerbangan reguler yang menyebabkan masalah dalam pelayanan haji reguler.

Tahun 1995-1996

Pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden RI No. 62 tahun 1995, keputusan ini menegaskan bahwa penyelenggaraan urusan haji merupakan tugas nasional dan dilaksanakan hanya oleh pemerintah. Pemerintah juga telah mengeluarkan Keputusan Presiden RI No. 462 A tahun 1995, dalam keputusan ini dijelaskan bahwa secara lengkap teknis dan tugas penyelenggaraan urusan haji baik di pusat maupun di daerah.

Pada tahun 1996 telah dibentuk badan khusus yang mengelola dana ongkos haji, badan tersebut adalah Badan Pengelola Dana Ongkos Haji Indonesia dengan Menteri Agama sebagai ketuanya. Pemerintah juga telah menerbitkan dan mengadopsi Sistem Komputerisasi Haji Terpadu (SISKOHAT).

Tahun 1997

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 1997 dalam pasal 1 ayat (1) menjelaskan bahwa , biaya ONH untuk tahun 1998 melambung sebesar Rp. 8.805.000 naik sebesar Rp. 1,254.000 dari tahun sebelumnya yang hanya sebesar Rp. 7.551.000. Biaya ONH ini terus mengalami kenaikan hingga tumbangnya masa orde baru yang kemudian diganti dengan lahirnya masa Reformasi.²⁸

²⁷ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1991 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1992, hal 1

²⁸ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 1997 “ Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1998” , hal 1

Tahun 1998

Pada tanggal 21 Mei 1998 lahirnya masa reformasi, dimana presiden Soeharto secara resmi berhenti dari jabatannya sebagai presiden RI. Jatuhnya pemerintahan orde baru dan naiknya BJ. Habibie sebagai presiden membawa perubahan yang signifikan. Pemerintah memberikan kesempatan kepada perusahaan penerbangan lain yang dapat menyelenggarakan angkutan haji dengan biaya serendah mungkin namun tidak mengurangi aspek keselamatan dan keamanan jamaah haji.²⁹ Dalam transportasi jamaah haji pihak swasta dalam pelayanan keberangkatan melalui laut menggunakan PT Arafah. Dengan dikeluarkannya undang-undang Nomor 17 tahun 1999 tentang penyelenggaraan haji di Indonesia adalah pemerintah dan swasta atau masyarakat, pihak swasta/ biro perjalanan ibadah haji hanya menyelenggarakan ibadah haji plus dan umroh.³⁰

F. Metode Penelitian

Merupakan suatu cara prosedural untuk berbuat dan mengerjakan sesuatu dalam sebuah sistem yang teratur dan terencana. Jadi, terdapat prasyarat yang ketat dalam melakukan sebuah penelitian, yaitu prosedur yang sistematis.

1. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Jenis penelitian ini termasuk dalam jenis penelitian pustaka (*library research*), yakni penelitian yang objek kajiannya menggunakan data pustaka berupa buku-buku sebagai sumber datanya.³¹ Penulis menggunakan pendekatan yuridis normatif historis, yaitu penelitian yang dilakukan berdasarkan bahan hukum utama dengan cara menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta perundang-undangan

²⁹ Rina Farihatul Jannah, Tesis“Kebijakan Penyelenggaraan Perjalanan Haji Indonesia Tahun 1945-2000 M”, (Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya :2018), hal 87-110

³⁰ Sari Muliani, Husaini, Mawardi, “*Pengelolaan Haji Aceh Pasca Kemerdekaan Indonesia 1950-2017*” (Jurnal Ilmiah Mahasiswa Jurusan Pendidikan Sejarah Vol.4 No 2-Juni 2019), Universitas Syiah Kuala,hal 88

³¹ Sutrisno Hadi, *Metodologi Research*, Andi Offest, Yogyakarta, 2002, hal 9

dengan mengumpulkan sumber-sumber sejarah yang berhubungan dengan haji pada masa orde baru tahun 1966-1998³². Sehingga dapat mengetahui latar belakang sejarah dari aturan perundang-undangan yang dibahas dalam penelitian ini. Kuntowijoyo mengartikan metode sejarah sebagai petunjuk pelaksanaan dan teknis tentang bahan, kritik, dan intepetasi sejarah serta penyajian dalam bentuk tulisan.³³

2. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian adalah subyek darimana data dapat diperoleh. Pada penulisan penelitian ini penulis memiliki dua sumber data yaitu :

a. Data Primer

Merupakan data yang diperoleh dari sumber pertama melalui prosedur dan Teknik pengumpulan data yang khusus dirancang sesuai dengan tujuan penelitian.³⁴Dalam hal ini data primernya merupakan buku-buku atau surat keputusan presiden mengenai penyelenggaraan haji umroh yang berkaitan dengan kebijakan haji pada masa orde baru tahun 1966-1998. Berikut di bawah ini data primer yang penulis peroleh :

1. Kepres No 36 Tahun 1997
2. Kepres No 57 Tahun 1990
3. Kepres No 6 Tahun 1990
4. Inpres No 6 Tahun 1969
5. Kepres No 11 Tahun 1970
6. Kepres No 20 Tahun 1971
7. Kepres No 35 Tahun 1972
8. Kepres No 28 Tahun 1974
9. Kepres No 29 Tahun 1977

75 ³² Bambang Sunggono, “Metode Penelitian Hukum”, Jakarta, (Rajawali Pers : 2006), hal

58-60 ³³ Heryati,(*Pengantar Ilmu Sejarah*, Universitas Muhammadiyah Palembang 2007), hal

³⁴ Saifuddin Azwar, *Metode Penelitian* (Yogyakarta : Pustaka Pelajar, 2004), hal 36

10. Kepres No 10 Tahun 1978
11. Kepres No 8 Tahun 1979
12. Kepres No 24 Tahun 1980
13. Kepres No 3 Tahun 1981
14. Kepres No 18 Tahun 1983
15. Kepres No 14 Tahun 1984
16. Kepres No 7 Tahun 1985
17. Kepres No 6 Tahun 1986
18. Kepres No 1 Tahun 1988
19. Kepres No 1 Tahun 1989
20. Kepres No 44 Tahun 1991
21. Kepres No 56 Tahun 1992
22. Kepres No 79 Tahun 1993
23. Kepres No 62 Tahun 1994
24. Kepres No 63 Tahun 1995
25. Kepres No 60 Tahun 1996
26. Kepres No 36 Tahun 1997
27. Kepres No 122 Tahun 1998

b. Data Sekunder

Merupakan data yang diperoleh dari sumber yang tertulis diperoleh dari sumber pendukung diantaranya menggunakan hasil penelitian dari jurnal, buku, dokumen, serta publikasi yang mendukung semua variabel yang berhubungan dengan ordonansi haji pada masa orde baru tahun 1966-1998.

3. Pada Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah cara yang dipakai untuk mengumpulkan informasi atau fakta-fakta, adapun teknik pengumpulan data yang digunakan adalah menggunakan beberapa tahapan agar sampai ke hasil penelitian diantaranya :

- a. Heuristik (Pengumpulan Data)

Tahap ini peneliti telah mengumpulkan data atau bukti-bukti yang relevan dengan penelitian.³⁵Heuristik adalah kegiatan mengumpulkan berbagai sumber atau data sejarah yang memiliki hubungan dengan penelitian ini. Dengan tujuan peneliti dapat menghasilkan penelitian yang bermutu dengan informasi sebanyak-banyaknya dengan mendapatkan melalui sumber sekunder. Sumber sekunder ini dapat bersumber dari buku-buku, thesis, jurnal ilmiah, artikel, dan informasi-informasi yang relevan sangat dibutuhkan sebagai data pendukung.

b. Interpretasi

Interpretasi atau penafsiran juga sering disebut dengan analisis sejarah, analisis berarti menguraikan secara terminologis berbeda dengan sintesis yang berarti menyatukan.³⁶Analisis sejarah adalah menguraikan sumber-sumber atau data-data yang telah dikumpulkan, dikritik (ekstren dan intern), dapat disimpulkan agar dapat dibuat penafsiran sehingga bisa diketahui kausalitas dan kesesuaian dengan masalah yang dibahas. Setelah dilakukan analisis, selanjutnya dilakukan sintesis sebagai penyatuan data yang telah diperoleh sesuai dengan kerangka penulisan³⁷.

Pada tahap interpretasi ini digunakan untuk mencari runtutan peristiwa pelaksanaan penyelenggaraan perjalanan haji di Indonesia pada masa orde baru tahun 1966-1998. Di tahap ini penulis menggunakan bantuan pendekatan ilmu sosial, ekonomi, dan politik sehingga kontruksi peristiwa masa lampau lebih kritis dan analistis.

³⁵ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah Cetakan I*, (Tiara Wicana, Yogyakarta 2018), hal 73

³⁶ Dudung Abdurrahman, *Metode Penelitian Sejarah Cetakan I*(Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 1999), hal 64

³⁷ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta : Yayasan Bentang Budaya, 1995), hal 100

c. Historiografi

Merupakan tahap terakhir dalam pengumpulan data sejarah. Historiografi merupakan penulisan, pemaparan, atau pelaporan dari hasil penelitian.³⁸Pada laporan penelitian ini, penulis berusaha untuk menyajikan fakta-fakta sejarah yang telah diinterpretasi sehingga dapat menghasilkan karya ilmiah yang bisa diperhitungkan dalam khasanah keilmuan, khususnya yang berkaitan dengan historiografi penyelenggaraan haji di Indonesia pada masa orde baru tahun 1966-1998.

d. Teknik Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis isi atau *content analysis*, yakni berupa pembahasan mendalam terhadap isi buku.

3. Sistematika Penulisan

Agar dapat memudahkan pemahaman dalam penelitian ini, maka diperlukan sebuah sistematika isi dengan membagi dalam beberapa bab dan masing-masing bab akan dibagi menjadi beberapa bagian. Penelitian ini terdiri dari lima bab, dengan sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Merupakan bab pendahuluan yang berisi latar belakang permasalahan, rumusan permasalahan, tujuan penelitian, manfaat penelitian, tinjauan pustaka, batasan penelitian, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Berisikan tentang pustaka atau konsep yang sesuai atau relevan dalam mendukung pemecahan penelitian.

BAB III : GAMBARAN UMUM PENELITIAN

³⁸ Dudung Abdurrahman, *Metode Penelitian Sejarah Cetakan I* (Jakarta : Logos Wacana Ilmu, 1999), hal 67

Berisikan gambaran umum tentang sejarah kebijakan penyelenggaraan perjalanan haji di Indonesia pada masa orde baru pada tahun 1966-1998

BAB IV : HASIL PENELITIAN

Berisi tentang pembahasan hasil penelitian sesuai dengan rumusan masalah tentang penyelenggaraan perjalanan haji di Indonesia pada masa orde baru tahun 1966-1998.

BAB V : PENUTUP

Berisikan kesimpulan, saran, dan penutup.

BAB II

ORDONANSI, PENYELENGGARAAN HAJI, ORDE BARU

Guna memberikan gambaran yang utuh mengenai teori yang digunakan dalam penelitian ini, peneliti akan menjelaskan tiga bahasan utama yakni, ordonansi, penyelenggaraan haji, dan orde baru.

A. Ordonansi

1. Pengertian

Dalam kamus umum Belanda Indonesia, ordonansi diartikan sebagai peraturan, ordonansi, atau undang-undang. Dalam kamus lain mengartikan bahwa ordonansi adalah peraturan yang dibuat oleh penguasa daerah yang diperkenankan oleh pemerintah pusat. Maria Farida Indrati dalam bukunya (Ilmu perundang-undangan: jenis, fungsi, dan materi muatan, hal 206) menyebutkan bahwa ordonansi adalah peraturan perundang-undangan yang dibentuk oleh gubernur jenderal bersama-sama dengan dewan rakyat³⁹. Ordonansi memiliki arti dalam kelas nomina atau kata benda sehingga ordonansi dapat menyatakan nama dari seseorang, tempat, atau semua benda dan segala yang dibendakan. Sedangkan menurut KBBI ordonansi adalah kata nomina (kata benda) yang berarti peraturan. Ordonansi adalah suatu peraturan atau perintah yang dikeluarkan oleh pemerintah yang dikeluarkan oleh pemerintah atau otoritas yang berwenang dan bersifat mengikat bagi masyarakat. Ordonansi biasanya dikeluarkan dalam rangka menjaga ketertiban, keamanan, atau kesejahteraan masyarakat. Dalam hal ini, ordonansi dapat berupa peraturan daerah, keputusan gubernur, keputusan bupati, keputusan walikota, maupun keputusan presiden

³⁹ Muhammad Yasin, "Perbedaan Ordonantie dengan Reglement", <https://www.hukumonline.com/klinik/a/perbedaan-iordonantie-i-dengan-ireglement-i-cl6828/>, (diakses pada tanggal 1 Juni 2023)

B. Penyelenggaraan Haji

Kata haji di dalam ensklopedia Islam, berarti menyengaja, atau mengunjungi. Dalam Bahasa Arab haji mempunyai arti “*qasd*”, yakni tujuan maksud dan menyengaja. Menurut istilah syara’ haji ialah menuju tanah suci dengan mengunjungi tempat-tempat tertentu, dan waktu yang tertentu untuk melaksanakan amalan-amalan tertentu pula.⁴⁰ Ibadah haji merupakan ibadah komplit. Pelaksanaanya melibatkan multi dimensi sosial dari diri manusia itu sendiri. Haji melibatkan sekurangnya 5 aspek dari diri manusia itu sendiri secara sekaligus di dalam pelaksanaanya, yaitu ibadah *qalbiyah* (ibadah hati/mental), ibadah ruhiyyah (ibadah ruh/jiwa), ibadah badaniyyah (ibadah fisik/jasad, ibadah maliyyah (ibadah harta/materi), ibadah ijtima’iyyah (ibadah sosial/kemasyarakatan)⁴¹. Ibadah haji merupakan salah satu rukun Islam yang wajib dilaksanakan oleh umat Islam yang memiliki kemampuan⁴²

Penyelenggaraan ibadah haji tidak semata soal bagaimana ritual-ritual dalam haji dapat ditunaikan oleh jamaah haji, tetapi lebih dari itu, ia merupakan pengelolaan kegiatan pelayanan kepada jamaah haji. Sebagai bentuk pelayanan, penyelenggaraan ibadah haji merupakan praktik pelayanan public yang diberikan oleh penyelenggara kepada jamaah haji. Dalam rangka seperti itu, Kementrian Agama yang selama ini menjadi penyelenggara ibadah haji reguler, harus mampu memposisikan diri sebagai abdi negara sekaligus abdi masyarakat yang melayani jamaah haji.

2. Latar Belakang Terbentuknya Perundang-undangan

Proses atau tata cara pembentukan undang-undang merupakan suatu tahapan kegiatan yang dilakukan secara berkesinambungan.

⁴⁰Abdul Sattar, Ali Murtadho, Hasyim Hasanah, Vina Darissurayya, *Implementasi Desain Manasik Haji Alternatif (Pembelajaran Manasik Calon Jamaah Haji Kota Semarang)*, Semarang:Fatawa Publishing 2021, hal

⁴¹ Yuyun Affandi, *Haji Bagi Generasi Milenial Paradigma Tafsir Tematik*, Semarang : Fatawa Publishing 2021, hal 5

⁴² Haryanto Joko Tri, Anasom, dkk, *Panduan Perjalanan Jamaah Haji*, Semarang: Diva Press, 2021, hal 9

Proses ini awalnya terbentuk dari suatu ide atau gagasan tentang perlunya pengaturan terhadap suatu permasalahan yang kemudian dilanjutkan dengan kegiatan mempersiapkan rancangan undang-undang, baik oleh Dewan Perwakilan Rakyat (DPR), Dewan Perwakilan Daerah (DPD), maupun oleh pemerintah. Kemudian pembahasan rancangan undang-undang di Dewan Perwakilan Rakyat untuk mendapatkan persetujuan bersama dilanjutkan dengan pengesahan diakhiri dengan perundangan.

Tata cara mempersiapkan rancangan undang-undang dari pemerintah yang dilaksanakan selama ini, atau lebih tepat sampai sampai bulan Oktober 1998 berpedoman pada Instruksi Presiden No 15 Th 1970 tentang tata cara mempersiapkan rancangan undang-undang tersebut diatur dengan peraturan tata tertib Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia⁴³

Dengan ditetapkannya Keputusan Presiden No 188 Tahun 1998 tentang cara mempersiapkan rancangan undang-undang yang di tetapkan pada tanggal 28 Oktober 1998, maka proses pembentukan undang-undang dilaksanakan dengan berpedoman pada Keputusan Presiden tersebut. Sedangkan tata cara mempersiapkan rancangan undang-undang yang berasal dari Dewan Perwakilan Rakyat dan proses pembahasan dari kedua rancangan undang-undang di Dewan Perwakilan Rakyat dilaksanakan berdasarkan keputusan Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia No 03A/DPR RI/2001-2002 tentang Peraturan Tata Tertib Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia.

Pada tanggal 24 Mei 2004 Dewan Perwakilan Rakyat telah menyetujui Rancangan Undang-undang tata cara pembentukan peraturan perundang-perundang yang kemudian disahkan sebagai

⁴³ Maria Farida Indrati S, *Ilmu Perundang-undangan (2) (Proses dan teknik penyusunan)*, Jakarta : Kanisus 2006, hal 11

Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan , maka sejak tanggal 1 November 2004 segala sesuatu tentang pembentukan peraturan perundangan terikat oleh undang-undang tersebut.

Berdasarkan perubahan Undang-undang dapat berasal dari beberapa pihak yaitu :

1. Dari pemerintah (presiden) berdasarkan Pasal 20 ayat (1) UUD 1945
2. Dari Dewan Perwakilan Rakyat, berdasarkan Pasal 20 ayat (1) UUD 1945
3. Dari Anggota Dewan Perwakilan Rakyat Berdasarkan Pasal 21 UUD 1945
4. Dari Dewan Perwakilan Daerah Berdasarkan Pasal 22 D UUD 1945

Secara garis besar proses pembentukan undang-undang terdiri dari beberapa tahap yaitu :

- a. Proses persiapan pembentukan undang-undang yang merupakan proses penyusunan dan perancangan di lingkungan pemerintah, di lingkungan Dewan Perwakilan Rakyat atau di lingkungan Dewan Perwakilan Daerah
- b. Proses pembentukan di Dewan Perwakilan Rakyat
- c. Proses pengesahan oleh presiden dan
- d. Proses pengundangan (oleh Menteri yang tugas dan tanggung jawab di bidang peraturan perundang-undangan)
- e. Pembentukan Undang-undang (berdasarkan Undang-undang No 10 tahun 2004)
- f. Dalam pasal 1 angka 1 undang-undang No 10 Th.2004 tentang pembentukan peraturan perundang-undangan di tetapkan bahwa yang dimaksud dengan pembentukan perundang-undangan yang pada dasarnya di mulai dari perencanaan, persiapan, teknik

penyusunan, perumusan pembahasan, pengesahan pengundangan, dan penyebarluasan.

Tahap-tahap pembentukan peraturan perundang-undangan pada umumnya dilakukan sebagai berikut :

a. Perencanaan penyusunan undang-undang

Proses pembentukan undang-undang menurut pasal 15 ayat (1), dan pasal 16 undang-undang No 10 th.2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan dilaksanakan sesuai dengan program legislasi nasional, yang merupakan perencanaan penyusunan undang-undang yang disusun secara terpadu antara Dewan Perwakilan Rakyat dan Pemerintah Republik Indonesia.

Koordinasi penyidang legislasi susunan program legislasi nasional antara dewan perwakilan rakyat dan pemerintah tersebut dilakukan melalui alat kelengkapan dewan perwakilan rakyat yang khusus menangani bidang legislasi. Penyusunan prolegnas di lingkungan dewan perwakilan rakyat dikoordinasikan oleh Menteri yang tugas dan tanggung jawabnya meliputi bidang peraturan perundang-undangan.

Tata cara penyusunan dan pengelolaan prolegnas tersebut dalam pelaksanaannya diatur lebih lanjut dengan peraturan presiden No 61 Th 2005 tentang tata cara penyusunan dan pengelolaan program legislasi nasional yang ditetapkan pada tanggal 13 Oktober 2005

b. Persiapan pembentukan Undang-undang

Rancangan undang-undang dapat berasal dari anggota Dewan Perwakilan Rakyat, presiden maupun dari Dewan perwakilan Daerah yang disusun berdasarkan prolegnas dalam hal-hal tertentu, DPR atau Presiden dapat mengajukan rancangan undang-undang di luar prolegnas.

Rancangan undang-undang yang berasal dari DPR adalah rancangan undang-undang yang berkaitan dengan otonomi daerah, hubungan antara pusat dan daerah pembentukan dan pemekaran serta penggabungan daerah, pengelolaan sumber daya ekonomi lainnya, serta yang berkaitan dengan penimbangan keuangan pusat dan daerah.

c. Pengajuan Rancangan Undang-undang

Dalam pembentukan peraturan perundang-undangan ditetapkan bahwa:

Pasal 18

- a. Rancangan undang-undang yang diajukan oleh presiden disiapkan oleh Menteri atau pimpinan lembaga pemerintah non departemen sesuai dengan lingkup tugas dan tanggung jawabnya
- b. Pengharmonisan, pembulatan dan pemantapan konsepsi rancangan undang-undang yang berasal dari presiden dikoordinasikan oleh Menteri yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang peraturan perundang-undangan
- c. Tata cara mempersiapkan rancangan undang-undang dari presiden selanjutnya diatur dengan peraturan presiden

Pasal 19:

- a. Rancangan undang-undang yang berasal dari DPR diusulkan oleh DPR
- b. Rancangan undang-undang yang berasal dari DPR dapat diajukan oleh DPR
- c. Tata cara pengajuan rancangan undang-undang yang berasal dari DPR tersebut diatur lebih lanjut dengan peraturan tata tertib DPR. Setelah rancangan undang-undang yang diajukan oleh presiden selesai disisipkan maka sesuai dengan pasal 20 undang-undang No 10 th.

2004 tentang pembentukan peraturan-peraturan perundang-undangan rancangan undang-undang tersebut akan diajukan ke DPR dengan surat presiden

1. Asas Penyelenggaraan

Pelayanan publik memiliki beberapa asas penting, yakni profesional, efektif, efisien, sederhana, transparan, terbuka, tepat waktu, responsif, dan adaptif. Dalam UU Nomor 25 Tahun 2009 tentang pelayanan publik dinyatakan bahwa asas pelaksanaan pelayanan publik adalah kepentingan umum, kepastian hukum, kesamaan hak, keseimbangan hak dan kewajiban, keprofesionalan, partisipatif, persamaan hak, tidak diskriminatif, keterbukaan, akuntabilitas, fasilitas dan perlakuan khusus bagi kelompok rentan, ketepatan waktu, dan kecepatan, kemudahan, keterjangkauan.

Apabila penyelenggaraan haji dipandang sebagai pelaksanaan pelayanan public, maka sas penyelenggaraan adalah profesional, efektif, efisien, sederhana, transparan, terbuka, responsif, adaptif, dan nirlaba. Layaman publik yang professional dicirikan oleh adanya akuntabilitas dan respotabilitas dari pemberi layanan. Efektif mengandung arti prosedur atau tata cara pelayanan yang diselenggarakan secara mudah, cepat, tepat, tidak berbelit-belit, mudah dipahami dan mudah dilaksanakan oleh masyarakat yang meminta pelayanan. Trasnparan disini mengandung arti, adanya kejelasan dan kepastian mengenai, prosedur atau tata cara pelayanan, persyaratan pelayanan, baik pelayanan teknis maupun pelayanan administratif, pejabat yang berwenang dan bertanggung jawab dalam memberikan pelayanan, rincian biaya atau tarif pelayanan dan tata cara pembayarannya, serta jadwal waktu penyelesaian pelayanan. Sedangkan keterbukaan disini mengandung arti, satuan kerja penanggung jawab pemberi layanan, waktu penyelesaian, rincian waktu atau tarif serta hal-hal lain yang berkaitan dengan proses pelayanan wajib diinformasikan secara terbuka agar mudah diketahui dan dipahami oleh masyarakat,

baik diminta maupun tidak diminta. Kemudian efisiensi disini mengandung arti, persyaratan pelayanan hanya dibatasi pada hal-hal yang berkaitan langsung dengan pencapaian sasaran pelayanan dengan tetap memperhatikan keterpaduan antara persyaratan dengan produk yang berkaitan dengan pelayanan, dicegah adanya pengulangan pemenuhan persyaratan, dalam hal prose pelayanan masyarakat yang bersangkutan mempersyaratkan adanya kelengkapan persyaratan dari satuan kerja atau instansi pemerintah lain yang terkait. Ketetapan waktu, disini mengandung arti pelaksanaan pelayanan masyarakat dapat diselesaikan dalam kurun waktu yang telah ditentukan. Responsif, disini mengandung arti lebih mengarah pada daya tanggap dan cepat menanggapi sebab munculnya problematika, kebutuhan dan aspirasi masyarakat yang dilayani. Adaptif, disini mengandung arti bahwa cepatnya menyesuaikan terhadap apa yang menjadi tuntutan, keinginan dan aspirasi masyarakat yang dilayani yang senantiasa mengalami perkembangan.

2. Tolak Ukur Kualitas Pelayanan Publik

Secara teoritik tolak ukur kualitas pelayanan publik yang baik terdiri dari , (1) *tangible* , terdiri atas fasilitas fisik, (2) *resible*, kemampuan unit layanan dalam menciptakan pelayanan yang dijanjikan dengan tepat, (3) *responsiveness*, kemauan untuk membantu konsumen bertanggung jawab terhadap mutu layanan yang diberikan, (4) *competence*, tuntutan yang dimilikinya pengetahuan dan keterampilan yang baik oleh aparatur dalam memberikan pelayanan, (5) *courtesy*, sikap atau perilaku ramah, bersahabat, tanggap terhadap keinginan konsumen serta mau melakukan kontak atau hubungan pribadi, (6) *credibility*, sikap jujur dalam segala upaya untuk menarik kepercayaan masyarakat, (7) *security*, jasa pelayanan yang diberikan harus bebas dari berbagai bahaya dan resiko, (8) *access*, terdapat kemudahan dalam mengadakan kontak dan pendekatan. (9) *communication*, kemauan pemberi layanan untuk mendengarkan suara, keinginan atau aspirasi

pelanggan, sekaligus kesediaan untuk selalu menyampaikan informasi baru kepada masyarakat, (10) *understanding the customer*, melakukan segala usaha untuk mengetahui kebutuhan pelanggan.

Dari uraian-uraian teoritik tentang pelayanan publik dan tolak ukurnya itu, dapat dikatakan karena pelaksanaan penyelenggaraan ibadah haji bukan saja pelaksanaan ritual;-ritual haji, tetapi juga pelaksanaan berbagai kegiatan pelayanan, adalah penting kemudian bagi penyelenggara ibadah haji reguler untuk memposisikan pelaksanaan penyelenggaraan ibadah haji dalam kerangka pelayanan publik agar seluruh layanan yang diselenggarakan dapat mengantarkan jamaah untuk menggapai haji yang mabrur⁴⁴.

Dalam pelaksanaan penyelenggaraan ibadah haji terdapat beberapa komponen-komponen atau unsur-unsur untuk melaksanakan ibadah haji itu sendiri komponen tersebut yakni, pelayanan, pembinaan dan perlindungan.

3. Pelayanan

Pelayanan adalah aktivitas atau manfaat yang ditawarkan oleh organisasi atau perorangan kepada konsumen yang dilayani, yang bersifat tidak berwujud dan tidak dimiliki. Pelayanan juga dapat diartikan sebagai suatu bentuk kegiatan pelayanan yang dilaksanakan oleh instansi pemerintah baik di pusat maupun di daerah dalam bentuk barang dan jasa dalam rangka pemenuhan kebutuhan masyarakat yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Pelayanan ibadah haji dapat dipahami sebagai segala usaha dalam rangka peningkatan kinerja dalam pemenuhan kebutuhan dasar calon jamaah haji sesuai dengan hak-hak dasarnya atas suatu barang. Jasa, atau pelayanan administrasi yang disediakan oleh Lembaga Bimbingan Haji Indonesia.

Pada saat ini pelayanan ibadah haji sudah menjadi ukuran kinerja pemerintah. Dalam berbagai kesempatan ketidakpuasan jamaah haji atas

⁴⁴ Achmad Muchaddam Fahham, jurnal Kajian Vol No 3(Penyelenggaraan Ibadah Haji : Masalah Dan Penangannya), Jakarta : Pusat Pengolahan Data dan Informasi/P3DI Sekretariat Jenderal DPR RI, 2015, hal 203-204

kinerja pelayanan ibadah haji ini semakin banyak diungkapkan oleh masyarakat secara terbuka. Masyarakat menuntut penyelenggaraan pelayanan lebih responsif atas kebutuhan masyarakat dan pelayanan penyelenggaraan haji yang transparan, partisipatif, dan akuntabel. Untuk merespon tantangan dan permasalahan tersebut maka dalam rangka mendukung peningkatan pelayanan akan difokuskan kepada pengembangan kapasitas pelayanan ibadah haji yang menyangkut aspek-aspek :

- a. Peningkatan efektivitas pengorganisasian pelayanan
- b. Pengembangan prosedur layanan yang mudah, cepat , dan transparan
- c. Peningkatan kualitas dan kapabilitas personal penyelenggaraan pelayanan
- d. Pengembangan kebijakan yang mendukung

Permasalahan umum pelayanan ibadah haji antara lain terkait dengan penerapan prinsip-prinsip *good governance* yang masih lemah. Kemudian banyaknya keterbatasan partisipasi masyarakat, transparansi, dan akuntabilitas, baik dalam proses perencanaan, pelaksanaan, atau penyelenggara pelayanan, maupun evaluasinya.

Pelayanan dalam penyelenggaraan ibadah haji meliputi kegiatan di tanah air hingga tiba di tanah suci, dan pemulangan ke tanah air lagi, mulai dari pengaturan kuota, pendaftaran, pelunasan, penyelesaian administrasi dan dokumen, bimbingan dan manasik haji, penyiapan petugas, pengelompokan dan penyediaan angkutan, akomodasi di embarkasi, operasional pemberangkatan, pelaksanaan ibadah haji dan pemulangan. Dalam pelayanan ibadah haji meliputi :

4. Pendaftaran

Pendaftaran ibadah haji menggunakan sistem komputerisasi haji terpadu atau disebut dengan SISKOHAT. Namun demikian, kemajuan teknologi ini terkesan belum mampu mengatasi masalah terbukti dengan adanya banyaknya pendaftar yang ingin melaksanakan ibadah

haji dengan cepat. Oleh karena itu, diberlakukannya kebijakan pendaftaran menggunakan prinsip *first come first served* melalui siskohat secara online dan real time sepanjang tahun. Melalui sistem ini, pendaftar jamaah haji akan mendapatkan nomor porsi setelah penyetoran awal BPIH yang tersambung secara online, unruk memudahkan pelayanan dan peningkatan jangkauan serta kualitas siskohat di daerah telah dilakukan pengembangan infrastruktur siskohat di 161 kabupaten/kota. Hendaknya di tempat pendaftaran dalam hal ini di kantor kementerian agama dibangun museum haji mini. Di dalam museum haji mini ini terdapat foto kegiatan persiapan dan pelaksanaan ibadah haji, serta saat kepulangan ke tanah air. Dan Ketika calon jamaah haji mendaftarkan diri, mereka dapat melihat dan setidaknya mempunyai gambaran bagaimana nantinya yang akan mereka lakukan disana. Dengan begitu akan lahir haji mandiri, karena calon jamaah haji sudah mempunyai gambaran yang sedikit jrlas dalam pelaksanaan ibadah haji⁴⁵.

5. Bimbingan Manasik

Bimbingan mansik haji dan umroh dapat dilakukan menjadi tiga bagian yaitu,

- a. Prahaji, bimbingan yang dilakukan sebelum berangkat ke tanah suci agar calon jamaah haji mengerti dan memahami bagaimana tata cara beribadah haji dan umroh Ketika berada di tanah suci nanti.
- b. Bimbingan yang dilakukan Ketika berada di tanah suci. Pembimbing mendampingi dan memberi pengarahan kepada jamaah haji agar pelaksanaan ibadah haji dan umrohnya sesuai dengan tata cara ibadah haji.

⁴⁵ Abdul Chaliq, Manajemen Haji Dan Wisata Religi, Yogyakarta : Mitra Cendekia, 2011, hal 39-42

- c. Pasca haji. Bimbingan yang dilakukan setelah pelaksanaan ibadah haji dan umroh, untuk mempertahankan kemamburan haji dan umroh.

6. Transportasi

Transportasi memegang peran yang cukup menentukan dalam pelaksanaan ibadah haji dan umroh. Pergerakan jamaah dari daerah asal menuju ke Arab Saudi sampai kembali ke daerah asal memerlukan sarana transportasi yang sesuai dengan jarak tempuh perjalanan dan volume angkut (orang dan barang).

7. Akomodasi

Akomodasi adalah salah satu unsur penting yang harus diperhatikan oleh para penyelenggara ibadah haji dan umroh. Penyelenggara harus memberikan akomodasi dengan baik dan memuaskan sehingga para jamaah lebih khushyuk dalam menjalankan ibadah. Pelayanan akomodasi dimaksud antara lain, pelayanan jasa penginapan yang dilengkapi dengan pelayanan makan, minum, serta jasa lainnya.

8. Konsumsi

Kelayakan dalam penyajian makanan yang memenuhi standar gizi dan higienis merupakan pelayanan yang menjadikan jamaah merasa nyaman dan puas. Apabila dibandingkan dengan fasilitas yang mereka terima dan rasakan, biaya yang mereka keluarkan untuk bisa melaksanakan ibadah haji dan umroh menjadi seimbang.

9. Kesehatan

Pelayanan Kesehatan dilakukan sebelum berangkat ke tanah suci, seperti *medical check-up*, suntikan vaksin meningitis dan H1N1. Pelayanan Kesehatan adalah pemeriksaan, perawatan, dan pemeliharaan Kesehatan agar jamaah tetap dalam keadaan sehat, tidak menularkan atau tertular penyakit selama menjalankan ibadah haji dan umroh, serta setelah kembali ke tanah air.

- a. Pembinaan

Secara terminologi, pembinaan diartikan sebagai membangun dan mengisi akal dengan ilmu yang berguna, mengarahkan hati dengan berbagai zikir, serta memompa dan menguatkan dengan berintropeksi diri.

Menurut Miftah Toba, pembinaan adalah suatu Tindakan, proses, hasil, atau pernyataan menjadi lebih baik. Dalam hal ini, menunjukkan adanya kemajuan, peningkatan, pertumbuhan, evolusi atas berbagai kemungkinan, berkembang atau peningkatan atas sesuatu. Dari pengertian tersebut, terdapat dua unsur : pertama, pembinaan yang bisa berupa Tindakan, proses, atau pernyataan dari suatu tujuan, dan kedua, pembinaan yang bisa menunjukkan pada perbaikan atas sesuatu.

Berdasarkan pengertian tersebut, pembinaan adalah membangun, mengusahakan, dan mengembangkan kemampuan secara bersama-sama dalam kegiatan ibadah haji dan umroh demi terlaksananya cita-cita ibadah haji dan umroh. Dengan demikian, pembinaan haji dan umroh adalah mengkoordinasikan, mengarahkan, dan mengembangkan, kemampuan bersama-sama dalam kegiatan ibadah haji dan umroh demi terlaksananya cita-cita ibadah haji dan umroh.

b. Perlindungan

Saat menunaikan ibadah haji dan umroh, setiap jamaah memiliki hak perlindungan. Ketika jamaah berada dalam pesawat, semua itu terfasilitasi dengan menggunakan asuransi. Akan tetapi, pada saat jamaah haji sudah berada di tanah suci, keselamatan jiwanya sudah menjadi tanggung jawab setiap individu dan perusahaan/lembaga penyelenggara haji dan umroh.

c. Evaluasi

Sebagaimana dalam kegiatan lainnya, Langkah terakhir dalam sebuah pelaksanaan kegiatan adalah evaluasi. Evaluasi adalah aktivitas untuk meneliti dan mengetahui pelaksanaan yang telah dilakukan dalam proses keseluruhan organisasi sesuai dengan rencana atau program yang telah ditetapkan dalam rangka pencapaian tujuan serta menjadikannya

sebagai indikator kesuksesan atau kegagalan sebuah program sehingga dapat dijadikan bahan kajian berikutnya.

Dalam penyelenggaraan ibadah haji, kegiatan pengawasan dan evaluasi secara umum dilakukan oleh pemerintah pusat, khususnya Ditjen PHU selaku badan pelaksana. Namun, tidak hanya Ditjen PHU, instansi pemerintah yang memiliki keterkaitan di setiap bidangnya juga melakukan pengawasan, secara teknis, PIH juga diawasi oleh Inspektorat Jenderal Kementerian Agama RI, Kesehatan dan kelayakan catering jamaah haji diawasi secara langsung oleh Kementerian Kesehatan Republik Indonesia, kelayakan transportasi mulai dari armada pesawat hingga armada bus selama di tanah suci diawasi secara langsung oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, keamanan jamaah haji Indonesia juga diawasi langsung oleh sejumlah anggota dari bidang pertahanan militer yang diberangkatkan ke tanah suci, juga berbagai aspek lainnya diawasi secara langsung oleh berbagai instansi pemerintahan untuk dilaporkan kepada Ditjen PHU, tidak terkecuali terkait penggunaan dana yang akan diawasi oleh Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia (BPK RI) dan Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK). Secara nonteknis, seperti hasil laporan keuangan, akan diaudit langsung oleh BPK RI sebagai bentuk pertanggungjawaban Ditjen PHU selaku pelaksana kepada pemerintah pusat. Adapun Langkah-langkah evaluasi yang dilakukan oleh Ditjen PHU untuk PIH, antara lain : *pertama*, menentukan hal-hal yang akan dievaluasi dari semua aspek dengan melakukan pengamatan langsung pada tiap-tiap aspek oleh petugas haji yang nantinya laporan tersebut akan dikumpulkan menjadi satu laporan umum untuk dikaji dan dibahas lebih lanjut.

Kedua, menentukan batasan-batasan evaluasi, yakni aspek-aspek yang akan dievaluasi adalah aspek-aspek dalam PIH, tidak termasuk hal-hal selain aspek-aspek tersebut agar laporan yang dihasilkan menjadi jelas dan teratur untuk dikaji lebih lanjut. *Ketiga*, merancang

desain atau metode evaluasi. Ditjen PHU menggunakan rancangan metode kasus atau pengamatan langsung untuk mendapatkan data yang dibutuhkan. *Keempat* , Menyusun rancangan pelaksanaan, mulai dari rencana PIH secara umum hingga rencana untuk melakukan pengamatan tanpa mengganggu proses PIH yang sedang berlangsung. *Kelima* ,melakukan pengamatan dan analisis semua prosesi PIH sejak masih ditanah air hingga di tanah suci dan kembali ke tanah air lagi. Mengumpulkan semua permasalahan dan persoalan yang terjadi selama PIH dan menyatukannya menjadi laporan yang akan dilaporkan nantinya kepada pemerintah. *Keenam*, membuat kesimpulan sebagai laporan akhir yang nantinya akan dijadikan standar baru untuk PIH di tahun-tahun berikutnya. Untuk laporan evaluasi teknis, secara tidak langsung media massa baik cetak maupun online ,baik media nasional maupun internasional, turut mrngambil peran penting selama proses PIH . mereka melaporkan berita-berita terkini kepada instansinya untuk dipublikasikan kepada masyarakat umum. Berita-berita tersebut diperhitungkan juga sebagai bahan evaluasi oleh Ditjen PHU dan instansi pemerintah lainnya untuk menciptakan PIH yang ideal di tahun berikutnya.selain itu, dibentuk juga Media Center Haji (MCH) yang merupakan sumber utama informasi dan pemberitaan operasional PIH , baik di Jeddah, Makkah, maupun Madinah.

1) Sosialisasi Pendaftaran

Ditjen PHU membuka secara sukarela layanan pertanyaan berbagai hal terkait pendaftaran haji. Ditjen PHU pun menyosialisasikan alur pendaftaran yang benar kepada masyarakat Indonesia melalui lembaga pemerintahan, seperti KUA dan lembaga-lembaga non formal atau swasta, seperti majelis-majelis taklim atau KBIH atau biro perjalanan setempat yang telah memiliki kemampuan untuk mengelola pelaksanaan iabdah haji. Dengan adanya sistem grass root dalam sosialisasi pendaftaran, dipastikan informasi tersebut sampai hingga ke

pelosok-pelosok negeri, kecuali memang ketidaktahuan datang dari calon jamaah haji yang enggan mencari informasi mengenai alur pendaftaran yang benar.

a) Pemberangkatan (Embarkasi) dan Transportasi Darat (Armada Bis)

Pemberangkatan (embarkasi) masih banyak keterlambatan (delay), terkait armada untuk mengangkut jamaah haji, pemerintah masih menggunakan jasa penerbangan Garuda Airlines dan Saudi Arabia Airlines. Pemerintah telah memesan armada yang layak dan nyaman, akan tetapi keterlambatan terjadi bukan pada koordinasi pemerintah dengan maskapai penerbangan, melainkan akibat kendala teknis selama pra-keberangkatan, seperti halnya landasan parkir pesawat yang ada berangkat terlebih dahulu. Keterlambatan armada pesawat itu tentu terdapat konsekuensinya pada maskapai terkait karena sebelumnya sudah ada kesepakatan antara Ditjen PHU dengan maskapai yang bersangkutan. Konsekuensinya yakni armada pesawat terlambat datang lebih dari 4 jam, pihak maskapai diharuskan menyediakan konsumsi untuk jamaah yang terlantar. Bahkan, jika lebih dari 6 jam pihak maskapai harus menyediakan penginapan atau hotel bagi jamaah haji untuk kemudian diberangkatkan setelahnya.

b) Keamanan dan Perlindungan

Banyaknya jamaah haji yang mengalami perampokan barang bawaan. Hal tersebut dilakukan oleh muqimin asal Indonesia, namun Sebagian besar sudah ditangani secara hukum sesuai dengan aturan hukum di Arab Saudi. Sebagai tindak lanjut, mulai musim haji 2012 sudah dibentuk personal keamanan Wanita untuk menjaga dan ketertiban jamaah Wanita pada tempat yang dilarangnya bercampur antara laki-laki dan perempuan dalam satu tempat.

c) Katering

Pada dasarnya, catering sudah memenuhi standar dalam pelayanan semestinya akan tetapi terdapat kekeliruan antara jamaah haji dan ketring, banyak jamaah haji yang berdiam diri dalam masjid untuk menunggu waktu shalat berikutnya, sementara makanan sudah sampai di pemondokan, makanan sudah tidak layak makan atau basi. Untuk itu perlu ditingkatkan kesadaran jamaah akan waktu penyediaan makanan di pemondokan dan adanya sistem informasi yang lebih jelas dari pihak penyelenggara kepada calon jamaah agar tidak lagi mendapatkan makanan yang basi.

Sementara itu, masih banyaknya kejadian makanan basi di luar teknis PIH, seperti saat di bandara, hal itu biasanya disebabkan oleh keterlambatan pesawat tiba di bandara sehingga makanan menjadi sudah tidak layak untuk dimakan. Untuk penanganannya, pihak maskapai diharuskan mengganti dengan makanan baru, sesuai dengan kesepakatan yang telah di setujui oleh kedua belah pihak, antara pihak maskapai dan pihak penyelenggara (Ditjen PHU)

Untuk itu, pemerintah melakukan upaya penanganan dengan meningkatkan kualitas layanan catering , seperti pengawasan yang lebih diperketat, mulai dari penyimpanan bahan di Gudang, pemasakan, hingga penyediaan dan penyajian kepada jamaah.

d) Pemulangan (Debarkasi)

Seperti pada proses embarkasi (pemberangkatan), pada proses debarkasi pun pemerintah Indonesia menjalin komunikasi yang efektif dengan pihak maskapai dalam mengatur jadwal pemulangan haji Indonesia agar berjalan

lancar , tidak gangguan terkait keterlambatan armada pesawat.⁴⁶

C. Orde Baru

Latar Belakang Berdirinya Ordel Baru

Surat perintah sebelas Maret mengawali tekad melaksanakan Pancasila dan UUD 1945 secara murni dan konsekuen. Supersemar merupakan tonggak sejarah lahirnya orde baru.

Pada tanggal 10 Maret 1966, presiden Soekarno didampingi tiga Waperdam (Dr. Subandio, Dr. J.Leimana, dan Chairul Saleh), dan dihadiri partai-partai politik mendesak massa agar mengutuk Tritura. Partai politik yang tergabung dalam front Pancasila dengan tegas menolak desakan itu. Front Pancasila tetap menuntut supaya PKI dibubarkan. Karena menemui jalan buntu, pertemuan itu dilanjutkan keesokan harinya, yakni pada tanggal 11 Maret 1966. Pertemuan ini melahirkan surat perintah 11 maret. Pada hari itu, sebetulnya berlangsung sidang paripurna cabinet. Akan tetapi, sidang tidak berlangsung dikarenakan terdapat pasukan yang tidak dikenal berada dalam sekeliling istana merdeka. Presiden segera meninggalkan sidang diikuti oleh Dr. Subandrio dan Chaerul Shaleh. Mereka berangkat menuju Bogor menggunakan helicopter. Sidang ditutup oleh Waperdam II yang kemudian menyusul ke Bogor. Di istana Bogor , ketiga perwira itu mengadakan pembicaraan dengan presiden Soekarno yang didampingi oleh ketiga Wamperdam. Pembicaraan itu menghasilkan suatu kesimpulan, yakni perlu adanya suatu surat perintah kepada Letjen Soeharto sebagai Panglima Angkatan Darat dan Pangkokamtib untuk memulihkan keadaan dan wibawa pemerintah. Presiden Soekarno memerintahkan Brigjen Sabur untuk Menyusun konsep surat perintah kepada Letjen Soeharto. Supersemar ini diberikan untuk memulihkan keamanan dan keteriban serta menjaga wibawa pemerintah. Dalam menjalankan tugas, penerima mandate

⁴⁶ Tata Sukayat, Manajemen Haji, Umrah, dan Wisata Agama, Bandung : Simbiosis Rekatama Media, 2016, hal 113-135

diharuskan melaporkan segala sesuatu kepada Presiden sebagai pemberi mandat. Tanggal 11 Maret 1966 dianggap sebagai titik /tonggak lahirnya orde baru.

Supersemar mengandung beberapa pokok pikiran sebagai berikut :

- a. Mengambil segala Tindakan yang dianggap perlu, untuk terjaminnya keamanan dan ketertiban serta kestabilan jalannya pemerintahan dan jalannya revolusi, serta menjamin keselamatan pribadi dan kewibawaan pimpinan presiden/panglima tertinggi/pemimpin besar revolusi/mandataris MPRS demi keutuhan bangsa dan negara republic Indonesia
- b. Mengadakan koordinasi pelaksanaan perintah dengan panglima-panglima Angkatan lain dengan sebaik-baiknya.
- c. Supaya melaporkan segala sesuatu yang bersangkutan dalam tugas dan tanggung jawab nya seperti tersebut diatas.

Surat perintah tersebut juga diterima oleh Letjen Soeharto. Dengan surat tersebut Soeharto bebas untuk bertindak mengatasi keadaan.

a. Tindak Lanjut Pengemban Supersemar

Pengemban supersemar terlebih dahulu menandatangani surat keputusan presiden No.1/3/ 1966, tertanggal 12 Maret 1966 atas nama presiden/panglima tertinggi/mandataris MPR/PBR, yakni sebagai berikut :

1. Membubarkan PKI beserta ormas-ormasnya dan menyatakannya sebagai partai terlarang, terhitung sejak 12 Maret 1966
2. Mengamankan Menteri yang terlibat ataupun mendukung G30S/PKI(diantaranya Dr. Subandrio dan Chaerul Shaleh).
3. Memurnikan MPRS dan lembaga lainnya dari unsur PKI dan menempatkan peranan lembaga-lembaga sesuai dengan UUD 1945.

Presiden Soekarno tetap menjabat sebagai kepala negara dan kepala pemerintahan. Pada tanggal 22 Juni 1966, presiden Soekarno mengucapkan pidato pertanggungjawaban di depan sidang MPRS.

Pidato presiden yang dikenal dengan nama pidato Nwaskara ini ditolak oleh MPRS.

b. Sidang MPRS 1966

Pasca supersemar ,MPRS mulai membangun citranya sebagai lembaga tertinggi negara yang mampu menjalankan fungsinya berdasarkan UUD 1945. MPRS mengadakan sidang yang dipimpin oleh Jendral A.H Nasution. Sidang berlangsung antara tanggal 20 Juni-5 Juli 1966.⁴⁷

⁴⁷ Ratna Sukmayani, dkk, “ Ilmu Pengetahuan Soial 3 untuk SMP/MTs kelas IX”.Jakarta: PT Gramedia, 2003, hal 236-239

BAB III

PENYELENGGARAAN HAJI PADA MASA ORDE BARU

A. Penyelenggaraan Haji Pada Masa Orde Baru

Tugas awal penguasa orde baru sebagai pucuk pimpinan negara pada tahun 1966 adalah membenahi sistem kenegaraan. Pembenahan sistem pemerintahan tersebut berpengaruh terhadap PIH, kemudian dibentuklah Departemen Agama yang mengubah struktur dan tata kerja organisasi Menteri Urusan Haji dan mengalihkan tugas PIH dibawah wewenang Dirjen Urusan Haji termasuk penetapan biaya, sistem manajemen, serta bentuk organisasi yang kemudian ditetapkan dalam Keputusan Dirjen Urusan Haji Nomor 105 Tahun 1966. Pada tahun 1967 melalui Keputusan Menteri Agama Nomor 92 Tahun 1967, penetapan biaya haji ditentukan oleh Menteri Agama.

Penyelenggaraan haji di Indonesia, memiliki tugas sendiri yang special, sekan persoalan tidak pernah luput dalam penyelenggaraan haji tidak hanya persoalan dari tanah air sampai di Arab Saudi sampai ke tanah air lagi melainkan mengenai teknis dan regulasi yang mengenai penyelenggaraan haji perlu di bahas secara sistematis⁴⁸

Pada tahun 1968, keputusan besarnya biaya haji kembali ditetapkan oleh Dirjen Urusan Haji dengan keputusan nomor 111 tahun 1968, dijelaskan bahwa dalam perjalanan selanjutnya pemerintah bertanggung jawab secara penuh dalam PIH, mulai dari penentuan biaya haji, pelaksanaan ibadah haji, pelaksanaan ibadah haji, serta hubungan antara dua negara yang mulai dilaksanakan pada tahun 1970. Pada tahun tersebut, biaya perjalanan haji ditetapkan oleh presiden melalui Keputusan Presiden Nomor 11 Tahun 1970. Kemudian pada tahun-tahun berikutnya PIH tidak mengalami banyak perubahan kebijakan dan keputusan tentang biaya

⁴⁸ Abdul Rozaq, Hasyim Hasanah, Abdul Sattar, *PEER GUIDING Implementasi Model Kemandirian dan Ketangguhan Jemaah Haji*, Semarang: Fatwa Publishing, 2022, hal 23

perjalanan haji ditetapkan melalui Keputusan Presiden.⁴⁹Pemerintah membentuk lembaga yang bernama Bakopen Haji , yakni lahir dalam rangka memberi penerangan tentang haji kepada masyarakat agar tidak menjadi korban penipuan atau pemerasan oknum-oknum yang mencari keuntungan dalam penyelenggaraan haji, baik ditanah air, dalam perjalanan haji, maupun selama di Arab Saudi. Tugas utama Bakopen Haji adalah memberikan penerangan atau sosialisasi khusus kepada calon jamaah haji, kemudian sehubungan dengan tugas Bakopen Haji diterbitkan juga buku mengenai pokok-pokok perjanjian penyelenggaraan haji bagi petugas sosialisasi pemerintah maupun petugas sosialisasi agama. Buku tersebut juga diberikan kepada petugas haji daerah tingkat I dan II. Dengan usaha-usaha peningkatan di bidang pelayanan ibadah haji, diadakan pula peningkatan dan pemantapan dalam susunan organisasi penyelenggaraan haji . maka untuk itu, ditetapkan susunan organisasi Dirjen Urusan Haji yang terdiri dari Sekretariat Dirjen Urusan Haji yang membawahi beberapa bagian dari Dirjen Urusan Haji yang dibagi menjadi dua direktorat, yakni direktorat pembinaan dan direktorat penyelenggaraan. Dengan adanya perubahan susunan organisasi penyelenggaraan haji pada Dirjen Urusan Haji, organisasi penyelenggaraan haji di daerah berubah dari Dinas Urusan Haji menjadi Inspeksi Urusan Haji, namun dalam pelaksanaannya tugas penyelenggaraan haji di daerah dipegang oleh gubernur/bupati/walikota/coordinator urusan haji di daerah.

Pada tahun 1971, dikeluarkanlah Instruksi Presiden RI no 5 tahun 1971 mengenai tambahan atau penyempurnaan Instruksi Presiden RI No 6 tahun 1969. Dalam instruksi tersebut dijelaskan bahwa tata cara penyetoran ONH guna memudahkan pembayaran biaya haji. Calon jamaah haji dapat menyetor terlebih dahulu ONH nya langsung ke bank yang telah ditunjuk langsung oleh pemerintah, tanpa menunggu surat penetapan kuota haji dan

⁴⁹ Tata Sukayat, *Manajemen Haji, Umrah, dan Wisata Agama*, Bandung : Simbiosis Rekatama Media, 2016, hal 66

cukup dengan menyerahkan fotokopi kwitansi penyetoran ONH kepada bupati/walikota/koordinator urusan haji, koordinator urusan haji ABRI atau veteran setempat untuk pengurusan selanjutnya. Mengenai dengan sistem kuota, sejak tahun 1971 sistem kuota haji ditiadakan, untuk biaya ONH menggunakan kapal laut sebesar Rp. 320.000 dan pesawat terbang sebesar Rp. 370.000. biaya ONH pada tahun ini mengalami penurunan sebesar Rp. 16.000 untuk kapal laut dan Rp. 10.000 untuk pesawat terbang.

Pada tahun 1973, jumlah jamaah haji yang menggunakan pesawat terbang untuk pertama kalinya lebih banyak dibandingkan dengan jamaah haji yang menggunakan kapal laut. Jamaah haji yang menggunakan kapal laut sebanyak 16.039 orang sedangkan yang menggunakan pesawat terbang sebanyak 23.449 orang. Dengan bertambah tingginya jumlah pengguna transportasi udara dipengaruhi sering terjadinya kerusakan pada kapal-kapal haji milik PT. Arafat. kemudian biaya ONH kapal laut dengan pesawat terbang hanya terpaut sebesar RP. 22.000. Adapun antara 1972-1973, penyelenggaraan haji tidak banyak mengalami perubahan kebijakan.

Pada tahun 1974, terjadi peristiwa besar dalam sejarah perjalanan haji bangsa Indonesia yang terjadi pada tanggal 4 Desember 1974, dimana pesawat terbang yang disewa oleh Garuda Indonesia Airlines dari perusahaan belanda Martin Air, yang mengangkut jamaah haji Indonesia jatuh di Colombo (Srilanka), Adapun penyebab kecelakaan tersebut diketahui karena pesawat Air Martin menabrak gunung. Selain peristiwa jatuhnya pesawat terbang, peristiwa lain yang tidak kalah menggemparkan terjadi pada tahun itu adalah sebanyak 79 bayi lahir diatas kapal haji. Peristiwa tersebut menunjukkan kurang efektifnya penerangan haji atau sosialisasi dan longgarnya pelaksanaan peraturan penyelenggaraan haji yang telah dibuat oleh pemerintah. Pasalnya sejak masa orde lama sudah ditetapkan persyaratan bahwa Wanita hamil tidak diperkenankan berangkat haji (kehamilan hanya diperbolehkan maksimal 2 bulan). Kemudian dalam rangka meningkatkan mutu penyelenggaraan haji, Dirjen Urusan Haji mengadakan lokakarya haji pada tanggal 26 Februari 1975 dengan tujuan

sebagai terobosan baru dalam penyelenggaraan haji Indonesia. Hasil dari lokakarya haji ini pun dapat menjadi pijakan pemerintah dalam membuat kebijakan tentang haji. Misalnya, pembaharuan tata kerja dan organisasi TPHI/TKHI sebagai MPHI/RKHI, yang mencakup pembinaan pelayanan, pengalokasian dan pengendalian efektivitas, TPHI mengikuti jamaah haji di tempat syechnya masing-masing, sedangkan TKHI disebar menurut daerah kerja yang ditentukan. Selain itu, mulai musim haji 1975/1976 diadakan pengelompokan jamaah haji. Sarana transportasi haji udara juga ditingkatkan, yang awalnya satu perusahaan penerbangan ditambah menjadi 3 perusahaan penerbangan (PT.Garuda ,PT. Merpati Nusantara, dan PT. Mandala). Sosialisasi haji menggunakan pesawat terbang secara intensif dilakukan pemerintah mulai 1975. Pemerintah memberikan penerangan kepada masyarakat bahwa perjalanan haji menggunakan pesawat terbang akan mengurangi kelelahan dan mempersingkat waktu perjalanan. Umumnya masyarakat masih trauma dengan jatuhnya pesawat Martin Air di Kolombo. Oleh karena itu,pemerintah masih tetap mengadakan perjalanan haji dengan menggunakan kapal laut. Untuk biaya ONH menggunakan pesawat terbang sebesar Rp. 690.000 sedangkan menggunakan kapal laut sebesar Rp. 795.000. biaya kapal laut lebih mahal daripada pesawat dipicu banyaknya kapal haji PT. Arafat yang sering rusak sehingga butuh perawatan lebih, disamping itu kondisi keuangan PT. Arafat juga mulai pailit. Jumlah jamaah haji dengan kapal laut ditetapkan sebanyak 16.500 orang. Sedangkan mereka yang tidak tertampung dalam kapal laut dapat menggunakan pesawat udara.

Pada tahun 1975-1976, ONH kapal laut melebihi ONH pesawat terbang, dimana ONH pesawat terbang sebesar Rp. 890.000 sedangkan ONH kapal laut melambung sebesar Rp. 925.000. Hal ini nantinya menjadi pertimbangan pemerintah untuk meniadakan penyelenggaraan perjalanan haji dengan kapal laut. Dalam penyelenggaraan haji tahun 1976-1977 tidak tercatat adanya perbaikan fasilitas yang berhubungan dengan penyelenggraan haji. Kecuali beberapa masalah yang merupakan kejadian

rutin yang berhubungan dengan masalah angkutan haji. Hampir setiap tahun kapal-kapal haji dari PT. Arafat mengalami kerusakan dan hal ini sangat mengganggu jadwal pemberangkatan maupun pemulangan haji.

Pada tahun 1978, penyelenggaraan perjalanan haji hanya menggunakan pesawat terbang. Hal ini dikarenakan PT. Arafat sudah kehilangan kepercayaan dari pemerintah. Pengangkutan haji dengan menggunakan kapal laut beberapa tahun terakhir terus mengalami kesulitan sehingga banyak merugikan jamaah haji. Selain itu, PT. Arafat juga mengalami kesulitan finansial yang cukup parah. Akhirnya pemerintah mempercayakan pengangkutan jamaah haji dengan pesawat terbang dilakukan oleh empat perusahaan penerbangan yakni, PT. Garuda Indonesia, Merpati Nusantara Airlines, PT. Mandala dan Bouraq. Namun, keempat perusahaan tersebut belum memiliki pesawat carteran dari luar negeri. ONH pesawat terbang pada tahun tersebut sebesar Rp. 766.000, pembayarannya di mulai dari bulan Mei-Agustus. Dengan adanya penurunan tarif ONH pesawat terbang dari tahun lalu sebesar Rp. 816.000 menjadi Rp. 766.000 yang mengakibatkan terjadi lonjakan pendaftaran haji

Tragedi pesawat haji telah terulang kembali disaat pemerintah mengambil kebijakan hanya menggunakan pesawat terbang sebagai media transportasi haji. Pesawat tersebut jatuh pada tanggal 15 November 1978, sebuah pesawat Lofterider jenis DC 8 Longbody yang disewa oleh PT. Garuda Indonesia dari Islandia jatuh di bandara internasional Katunayake Kolombo. Akibat dari jatuhnya pesawat terbang, banyak pimpinan islam dan anggota legislative yang mengusulkan kepada pemerintah untuk kembali menggunakan kapal laut untuk mengangkut jamaah sebab dirasa lebih aman. Namun, pemerintah tetap kokoh pada pendiriannya untuk menggunakan pesawat terbang.

Pada tahun 1979, Menteri Agama bersama Menteri Kehakiman mengeluarkan keputusan tentang penyelenggaraan haji dan umroh. Hal ini dipicu banyaknya umat islam yang mencari jalan pintas untuk pergi haji. Mereka yang gagal pergi haji karena berbagai sebab, pergi ke Arab Saudi

sebelum bulan haji dengan dalih melaksanakan ibadah umroh. Namun, setelah selesai melaksanakan ibadah umroh mereka tinggal sementara untuk menunggu waktu haji tiba. Hal ini menimbulkan banyak persoalan bagi pemerintah Arab Saudi maupun pemerintah Indonesia, sebab banyaknya diantara mereka yang kemudian tidak bisa kembali ke tanah air karena kehabisan biaya.

Pada tahun 1979-1980 terjadi peristiwa besar di Masjidil Haram. Terdapat segerombolan orang bersenjata yang menduduki Masjidil Haram menjelang subuh pada tanggal 1 Muharram 1400 H. pada waktu itu, terdapat Sebagian jamaah haji Indonesia yang berada di dalam masjid. Segerombolan bersenjata ini menduduki Masjidil Haram kurang lebih dari 4 hari, akibatnya para jamaah haji panik dan tidak terurus selama di Makkah. Pemulangan jamaah haji ke Indonesia juga mengalami kemacetan dan harus mundur 4 hari dari jadwal yang telah direncanakan sebagai dampak dari peristiwa tersebut.⁵⁰

Pada tahun 1981, keterlibatan swasta dalam penyelenggaraan haji dihentikan oleh pemerintah melalui Keputusan Presiden Nomor 53 Tahun 1981 yang mengatur, penyelenggaraan ibadah haji hanya pemerintah⁵¹. Pada tahun ini penyelenggaraan haji sudah menggunakan pelayanan terpadu, keterpaduan ini antara lain terlihat pada cara penempatan petugas di tengah-tengah jamaah, baik yang berada dalam kloter yang mengikuti gerak jamaah dari suatu tempat ke tempat lain, maupun yang berada di pusat-pusat pelayanan atau biasa disebut daerah kerja⁵². Pemberangkatan jamaah haji diperluas, yaitu dengan membuka Pelabuhan embarkasi debarkasi haji. Dengan demikian, pengamanan Kesehatan haji dilaksanakan di empat Pelabuhan embarkasi debarkasi. Pelayanan Kesehatan jamaah haji di Arab

⁵⁰ Rina Farihatul Jannah, Thesis “*Kebijakan Penyelenggaraan Perjalanan Haji Indonesia Tahun 1945-2000 M*”, (Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya: 2018), hal 88-94

⁵¹ Arif Mufraeni, “*Dana Haji Indonesia Harapan dalam Paralogisme Pengelolaan dan Teorisasi Keuangan Syariah Edisi Pertama*”, Jakarta: Prenada, 2021, hal 30

⁵² Amal Bakti Departemen Agama RI (3 Januari 1946-3 Januari 1966), “*Eksistensi dan Derap Langkahnya (edisi ke II)*”, 1987, hal 97

Saudi mulai diadakan perubahan, yaitu dengan menempatkan tenaga-tenaga Kesehatan di kafilah. adapun tiap kafilah terdiri dari 1.500 jamaah dan pelayanan Kesehatan ditangani oleh seorang dokter dengan ditambah empat orang paramedis.⁵³

Pada tahun 1982-1984, pemerintah gencar melakukan penerangan atau sosialisasi haji yang selama ini dirasa kurang memberkan efektivitas yang baik kepada jamaah haji. Dengan berlandaskan keputusan presiden RI nomor 53 tahun 1981 serta instruksi dirjen Bimas Islam dan urusan haji no 9 tahun 1984, maka dilaksanakan pembinaan dan penyuluhan haji di beberapa daerah. Pada umumnya dilaksanakan manasik atau kursus haji selama 3 bulan atau 4 bulan sebelum pemberangkatan. Akan tetapi, pelaksanaan perihal manasik haji tersebut tergantung pada kondisi daerah masing-masing. Untuk manasik secara resmi dilaksanakan sesuai dengan kurikulum dan ketetapan Menteri Agama. Pembekalan tentang haji juga dilaksanakan ulang saat jamaah berada dalam asrama haji⁵⁴. Sejak zaman belanda hingga 1970 an, banyak umat islam Indonesia yang pergi hanya untuk mrlaksanakan ibadah umroh akan tetapi tidak kembali ke Indonesia untuk menunggu waktu bulan haji tiba. Oleh karena itu, pemerintah mengeluarkan kebijakan tersendiri tentang penyelenggraan perjalanan umroh. Pemerintah menetapkan agar perjalanan umroh di luar musim haji sesuai dengan ketetapan Menteri Agama. Pemerintah juga mewajibkan peserta umroh untuk membuat surat pernyataan segera kembali ke tanah air setelah selesai melaksankan ibadah umroh, penyelenggaraan dalam bidang umroh tidak dikelola oleh pemerintah melainkan pihak swasta yang telah mendapatkan izin langsung dari pihak pemerintah, pada tahun-tahun ini minat masyarakat Indonesia untuk menunaikan ibadah umroh semakin tinggi. Untuk memberikan perlindungan terhadap calon jamaah ,

⁵³ M Affan Rangkuti, "*Bulan Sabit Bintang Lima*", Bandung : Mizan Media Utama, 2016, hal 94

⁵⁴ Kaksim, *Berhaji Pada Masa Orde Baru Di Sumatera Barat 1966-1981* (Jurnal Pelangi Vol.3 No.2 Juni 2011), hal 95-96

pemerintah mengeluarkan sederet kebijakan tersendiri tentang penyelenggaraan umroh. Dimulai dengan dikeluarkannya Keputusan Presiden RI No. 63 tahun 1983, Peraturan Menteri Agama RI No 1 tahun 1984 dan Keputusan Menteri Agama RI. No 12 tahun 1984. Dengan banyak berdirinya lembaga penyelenggaraan perjalanan umroh ,pemerintah semakin banyak membuat peraturan tentang umroh yang dikeluarkan, selain itu lembaga penyelenggaraan perjalanan umroh inilah yang nantinya menjadi penyelenggara perjalanan haji khusus.

Pada tahun 1987, pemerintah membuka kembali keterlibatan pihak swasta dalam mengelola penyelenggaraan perjalanan haji, pada tahun tersebut juga diperkenalkan dengan adanya penyelenggaraan ONH plus. Penyelenggaraan ONH plus dilaksanakan oleh badan/lembaga swasta yang telah memperoleh izin dari pemerintah. Dalam kegiatan tersebut, lembaga swasta sebagai sub sistem atau bagian dari penyelenggara haji pemerintah. Disebut sub sistem dikarenakan otoritas tentang ketentuan perusahaan penyelenggara, kuota, dan biaya ONH plus masih dipegang langsung oleh pemerintah. penyelenggara haji plus dilatarbelakangi oleh adanya kenyataan bahwa banyak diantara calon jamaah haji yang secara ekonomi menengah ke atas dan berkeinginan untuk memperoleh peayanan yang bersifat plus. Selain itu, mereka juga banyak yang terikat oleh keterbatasan-keterbatasan waktu karena kesibukan di bidang kenegaraan, sosial, dan bisnis.⁵⁵ Keterlibatan pihak swasta dalam penyelenggaraan ONH plus difokuskan bagi masyarakat yang memiliki dana lebih tetapi tidak memiliki cukup waktu luang. Biaya yang harus dikeluarkan oleh calon jamaah haji khusus dalam bentuk mata uang dollar AS, dengan tarif yang berbeda-beda sesuai dengan ketentuan pihak penyelenggara haji plus, meskipun terdapat ketentuan tarif batas minimal dan maksimal dari Menteri Agama. Biaya haji plus umumnya lebih tinggi dua kali lipat dari biaya haji reguler. Sebenarnya

⁵⁵ Zubaedi, “*Analisis Problematika Manajemen Pelaksanaan Haji Indonesia: Rekonstruksi Model Pengelolaan Haji Menuju Manajemen Haji yang Modern*”, Bengkulu: IAIN Bengkulu, 2016, hal 192

haji plus ini hamper serupa dengan haji berdikari, bedanya haji plus ditangani sepenuhnya oleh pihak penyelenggara swasta, dari mulai pengaturan pemberangkatan, pemondoran, hotel, akomodasi, dan pemulangan jamaah haji, sedangkan dahulu haji berdikari tetap dilaksanakan oleh pemerintah kecuali antara 1968-1969, yang dilaksanakan pihak swasta itu pun terbatas pada penyedia angkutan haji saja. Meskipun penyelenggaraan haji plus dilaksanakan oleh lembaga swasta namun wewenangnya dibatasi oleh pihak pemerintah. Hal ini bertujuan agar pemerintah dapat mengendalikan penyelenggaraan haji oleh swasta, sehingga dapat berjalan dengan tertib sesuai dengan aturan yang berlaku. Aturan penyelenggara haji plus harus melaporkan program yang ditawarkan, baik rencana keberangkatan dan pemuangan, kegiatan peribadatan, klasifikasi biaya perjalanan, dan hotel yang digunakan kepada pemerintah. Laporan ini akan menjadi acuan pemerintah dalam memberikan legalitas kepada lembaga swasta dalam menyelenggarakan haji plus, selain itu, laporan juga digunakan pemerintah sebagai pemberian sanksi atau teguran kepada pihak penyelenggara swasta apabila terjadi ketidaksesuaian dalam pelaksanaannya⁵⁶.

Pada tahun 1990, ongkos naik haji tahun ini akan dinaikkan, pada musim haji tahun ini akan menggunakan pesawat “Aeroflot” untuk mengangkut para jamaah haji Indonesia ke Arab Saudi. Menurut Menteri Agama, pemerintah melalui keputusan presiden nomor 6 tahun 1990 telah menetapkan besarnya ongkos ONH musim haji tahun ini adalah Rp. 5.320.000 termasuk uang bekal kembali jamaah Rp. 20.000, pada tahun ini keluar kebijakan tentang pengamanan Kesehatan haji dimana pemeriksaan Kesehatan calon jamaah haji dilaksanakan dua tahap, yakni tahap pertama di puskesmas dan tahap kedua di embarkasi⁵⁷. Pada tahun ini, terjadi

⁵⁶ Rina Farihatul Jannah, Thesis “*Kebijakan Penyelenggaraan Perjalanan Haji Indonesia Tahun 1945-2000 M*”, (Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya: 2018, hal 98-99

⁵⁷ M Affan Rangkuti, “*Bulan Sabit Bintang Lima*”, Bandung : Mizan Media Utama, 2016, hal 94

peristiwa besar yang sulit dilupakan oleh masyarakat yakni, tragedy terowongan Mina, dimana sekitar 700 jamaah haji Indonesia yang menjadi korban. Penyebabnya ialah tersendatnya arus lalu lintas jamaah di tengah terowongan akibat berdesak-desakan sehingga banyak jamaah yang meninggal karena terinjak-injak. Dan pada saat itu jumlah terowongan hanya satu, setelah itu pemerintah Arab Saudi membangun terowongan kedua untuk memisahkan jalur berangkat dan jalur pulang, sejak saat itu arus lalu lintas menjadi lancar, namun karena jumlah jamaah semakin lama semakin banyak, pada pertengahan tahun 2012 pemerintah Arab Saudi kembali membangun satu terowongan lagi. Tentu saja diharapkan kedepannya arus jamaah dari maqtab menuju jamarat akan semakin lancar.⁵⁸

Berdasarkan keputusan presiden no 44 tahun 1991, tanggal 26 September 1991 besarnya ongkos naik haji sebesar Rp. 6.475.000. Jika dibandingkan dengan tahun lalu mengalami kenaikan Rp. 475.000 atau 7,92 persen. Kenaikan tersebut disebabkan adanya beberapa komponen, diantaranya sewa rumah di Arab Saudi dan kenaikan nilai tukar rupiah dengan valuta asing. Menurut Menteri Agama, H. Munawir Sjadzali dalam jumpa pers dengan wartawan di Departemen Penerangan, guna meningkatkan pelayanan kepada jamaah haji, setiap jamaah haji mendapatkan ruangan 2,5x 1 meter, yang sebelumnya 2x1 meter, selain itu jamaah juga diberikan snack berat dalam perjalanan dari Arafah menuju ke Mina, karena beberapa tahun ini jarak dan lama perjalanan antara Arafah Mina semakin Panjang akibat kemacetan lalu lintas. Pada tahun ini Menteri Agama menunjuk 10 biro perjalanan sebagai penyelenggara perjalanan umroh (PPU), pada tanggal 1 Oktober 1991 Menteri Agama juga menunjuk 13 biro perjalanan untuk menyelenggarakan ONH plus dan juga umroh. Kesepuh biro tersebut diantaranya ,PT. Bina Kreasi Pesona Selaras, PT Mitra Tours & Travel, PT Femmy Tours & Travel, PT Annatama Purna

⁵⁸ AA Faisal, Eddy Yatman, Berbagi Rezeki ke Tanah Suci Bongkar Rahasia Bisnis Travel Haji & Umroh, Jakarta: PT Alex Media Komputindo, 2014, hal 154

Tours & Travel, PT Makassar Toraja Int Tours & Travel, PT Royal Permai Tours & Travel, PT Cakra Utama Perdana, PT Blue Swan Tours & Travel, PT Mitra Kencana Nusa Permai, dan PT Chandragama Muda Tours & Travel. Menurut Dirjen, kesepuluh biro perjalanan umroh itu merupakan yang pertama kali menyelenggarakan umroh. Departemen Agama tidak akan membatasi jumlah perusahaan karena tidak ada ketentuan pembatasan dan pemerintah tidak mau dituduh adanya monopoli dalam penyelenggaraan haji atau umroh. Dalam SK Menag no 245 tahun 1991 tentang penyelenggara urusan haji ONH plus tersebut dikemukakan, bahwa jamaah haji ONH plus tidak menggunakan paspor hijau dan penyelenggara ONH plus hanya diizinkan melaksanakan pelayanan ONH plus sesuai dengan kemampuan berdasarkan ketetapan Dirjen haji. Kemudian jamaah haji ONH plus diharuskan memeriksakan Kesehatan akhir yang dilakukan oleh petugas Kesehatan embarkasi halim. Petugas pelayanan yang disediakan penyelenggara harus mendapatkan latihan penataran dari Dirjen haji.⁵⁹

Pada tahun 1992, terdapat beberapa masalah dalam penyelenggaraan perjalanan haji plus, terdapat beberapa penyelenggara yang belum siap dalam mengelola perjalanan haji plus sehingga pada waktu itu muncul beberapa kasus yang merugikan jamaah haji, seperti jamaah haji plus diikutkan pada penerbangan reguler yang menyebabkan masalah dalam pelayanan haji reguler. Selain itu, terdapat penyelenggara perjalanan haji plus yang memindahkan jamaah hajinya ke penyelenggara perjalanan haji plus lain. Melihat adanya masalah dalam penyelenggaraan perjalanan haji plus pada tahun 1992, pemerintah berusaha menanggulangi agar tidak terulang kembali dengan mengeluarkan Keputusan Menteri Agama RI No. 218 tahun 1992 tentang penyelenggara perjalanan haji plus di tahun 1993. Keputusan tersebut lebih ketat daripada sebelumnya, sanksi yang dikenakan pada penyelenggara perjalanan haji plus yang melanggar peraturan ini akan

⁵⁹ Gema Departemen Agama. (1990). Indonesia: Departemen Agama, hal 11-12

ditarik izin usahanya atau mungkin tidak diperpanjang. Seperti yang dialami oleh PT. Utama Cahaya Makmur yang diberikan izin menyelenggarakan perjalanan umroh dan haji plus selama enam bulan. Pembekuan ini dikarenakan PT. Tiga Utama Cahaya Makmur dalam melakukan penyelenggaraan haji plus kurang sejalan dengan upaya pemerintah meningkatkan pelayanan penyelenggaraan haji. Setiap tahun pemerintah menetapkan lembaga penyelenggara perjalanan haji plus. Pemerintah tidak memberikan hak paten kepada lembaga swasta tertentu untuk selalu menyelenggarakan perjalanan haji plus. Hal ini bertujuan untuk memberikan kesempatan kepada lembaga swasta lain ikut dalam berpartisipasi di tahun sebelumnya untuk meningkatkan pelayanannya. Pada umumnya penyelenggara perjalanan haji plus setiap tahun semakin bertambah, hal ini dipicu dengan semakin banyaknya lembaga swasta yang terjun dalam bisnis penyelenggara perjalanan umroh yang kemudian dinyatakan layak dalam menyelenggarakan perjalanan haji plus.⁶⁰

Pada tahun 1995, jumlah calon jamaah haji Indonesia diluar dugaan melimpah melebihi ketentuan batas kuota.jumlah calon yang mendaftar mencapai 240.000 an orang, dengan perhitungan jumlah penduduk 195,3 juta orang pada tahun 1995 ini kuotanya hanya 195.000 orang. Angka 240.000 orang itu menurut analisis terdahulu baru akan dicapai pada tahun 2000. Disatu sisi merupakan indikasi semakin meningkatnya kemakmuran rakyat Indonesia dan meningkatnya kesadaran masyarakat akan beragama. Prestasi ini patut untuk disyukuri, akan tetapi di sisi lain membawa konsekuensi tersendiri karena pada dasarnya hanya sejumlah kuota itulah jumlah calon jamaah haji yang dapat diberangkatkan ke tanah suci, atau disebut juga dengan waiting list. Terjadinya waiting list tentu saja merupakan hal yang kurang nyaman dirasakan, baik bagi pemerintah maupun bagi calon jamaah hajiitu sendiri, terlebih lagi bagi calon jamaah

⁶⁰ Rina Farihatul Jannah, Thesis “*Kebijakan Penyelenggaraan Perjalanan Haji Indonesia Tahun 1945-2000 M*”,(Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya : 2018, hal 101-102

haji dalam daftar waiting list yang merasa telah membayar ONH awal, hal ini sangat disesalkan dan di luar dugaan. Calon jamaah haji menyerahkan ONH dan urusan pendaftaran haji melalui jalur-jalur yang selama ini memberikan jasa bimbingan ibadah haji seperti majlis ta'lim dan tokoh masyarakat yang dipercaya. Dalam hal ini pemerintah berusaha untuk memperoleh tambahan kuota dari pemerintah Arab Saudi. Tidak mudah bagi pemerintah Arab Saudi untuk memenuhi permintaan tambahan kuota, dikarenakan kesepakatan kuota bukanlah ditentukan secara bilateral, melainkan multilateral antara negara-negara anggota Organisasi Konferensi Islam, selain itu jumlah penambahan kuota akan mempengaruhi kondisi obyektif di Arab Saudi yang berupa sarana dan prasarana seperti, pemondokan, transportasi, dan fasilitas lainnya dalam pelaksanaan ibadah haji. Bagi pemerintah semua kejadian dalam penyelenggaraan haji tahun ini akan dijadikan bahab evaluasi yang berharga terhadap penyelenggaraan ibadah haji selama ini, dan dengan demikian pada tahun-tahun mendatang penyelenggaraan ibadah haji akan dapat terlaksana dengan lebih baik.⁶¹

Pada tahun 1966, jumlah jamaah haji bisa mencapai 186.889 orang, pada tahun 1996 jumlah jamaah haji seluruh dunia akan mencapai lebih dari 3 juta orang. Melihat angka hasil proyeksi itu, sekaligus mengingat keterbatasan kemampuan jamaah haji terutama di mekkah dan mina, maka kemungkinan besar rumus quota haji akan disesuaikan dengan asumsi jumlah jamaah haji Indonesia kan meningkat terus hingga 180.000 orang, dan pelayanan jamaah haji akan menjadi rumit, problematika ini dapat teratasi apabila teknologi informasi diterima sebagai common sense, akal sehat, penyelenggaraan perhajian secara akseleratif dan integrative, baik di tanah air maupun di tanah suci. Peningkatan kualitas pelayanan haji dengan menggunakan teknologi canggih menjadi tuntutan yang tak terelakan, terutama pada penggunaan jasa ONH plus yang mengalami

⁶¹ Gema Departemen Agama, Suara Pembangunan Bidang Agama Volume 16-20, Indonesia: Departemen Agama, 1995, hal 4

lonjakan tinggi. Misalnya pada tahun 1989 masih 1.277 orang namun ditahun 1992 melonjak menjadi 6.194 orang atau terjadi kenaikan sebesar 79,38 %. Akan tetapi diikuti pula dengan keluhan masyarakat terhadap besarnya biaya perhajian di Indonesia jika dibandingkan dengan negara lain, seperti Malaysia justru berbanding tak seimbang. Pada problematika tersebut pemerintah mengambil inisiatif untuk memberikan penjelasan yang lebih masuk akal tentang mengapa sampai biaya di Indonesia berbeda cukup jauh dengan Malaysia. Agar tidak menimbulkan salah paham antara pemerintah dan masyarakat. Apalagi dengan adanya kecenderungan lebih baik haji lewat negara lain daripada Indonesia.⁶²

Pada tahun 1997, dalam keputusan presiden no 60 tahun 1996 tanggal 26 Juli 1996 menetapkan besarnya ongkos naik haji sebesar Rp.7.551.000 dibanding tahun lalu sebesar Rp.7.290.000 maka ONH mengalami kenaikan sebesar Rp. 261.000 atau 3,6 % hal tersebut dikarenakan naiknya nilai tukar valuta asing dollar Amerika terhadap rupiah, mengingat 96,8% uang ONH penggunaanya dengan valuta asing yaitu komponen biaya angkutan garuda, dan biaya operasional di Arab Saudi. Komponen ONH tersebut meliputi komponen biaya operasional haji yaitu biaya angkutan udara Indonesia-Jeddah pulang pergi, kemudian biaya di Arab Saudi seperti biaya wajib haji, akomodasi, konsumsi, transportasi, biaya operasional haji, uang bekal di Arab Saudi atau living cost. Biaya di dalam negeri yaitu, uang bekal kembali ke daerah, obat-obatan, buku manasik haji, paspor haji, dan gelang identitas, pengasramaan di embarkasi, penataran manasik calon haji, dan petugas serta airport. Waktu penyetoran ONH dimulai 19 Agustus 1996. Penetapan penyetoran dilakukan saat telah mencapai kuota yang telah ditetapkan⁶³.

⁶² Gema Departemen Agama, Suara Pembangunan Bidang Agama, Indonesia: Departemen Agama, 1992, hal 36

⁶³ Gema Departemen Agama, Suara Pembangunan Bidang Agama, Indonesia: Departemen Agama, 1992, hal 15

Pada tahun 1998, pembagian kuota didistribusikan secara proposional untuk masing-masing provinsi berdasarkan perkembangan jumlah jamaah haji pada masing-masing daerah dalam tiga tahun terakhir. Sistem pembagian porsi ini terbukti efektif dalam membantu perencanaan penyelenggaraan ibadah haji. Sorotan masyarakat terhadap inefisiensi dan biaya tinggi dalam proses penyelenggaraan ibadah haji juga turut mewarnai perubahan kebijakan pada tahapan masa ini. Melalui keputusan presiden nomor 119 tahun 1998, pemerintah menghapus monopoli angkutan haji dengan mengizinkan perusahaan penerbangan lain diluar PT Garuda Indonesia . dalam hal tersebut kemenag menjelaskan dibukanya kesempatan bagi perusahaan asing, Saudi Arabian Airlines, untuk melaksanakan angkutan haji. Mereka mengajukan kepada pemerintah. Dengan adanya kompetitor baru, maka secara tidak langsung menempatkan pemerintah sebagai pelanggan yang mempunyai hak untuk menentukan apa yang menjadi keinginannya.⁶⁴

B. Keterlibatan Pihak Swasta dalam Penyelenggaraan Perjalanan Haji

Dengan terbitnya peraturan presiden nomor 3 tahun 1960 secara otomatis sejak tahun 1960 peran swasta dalam penyelenggaraan haji menjadi terbatasi, tidak seperti pada tahun-tahun sebelumnya. Kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah melalui Menteri Agama menegaskan bahwa pemerintah membuka wewenang bagi pihak swasta untuk menyelenggarakan perjalanan haji dan umroh, sebagai berikut :

1. Masalah haji adalah tugas fungsi nasional, guna menjaga martabat, nama baik bangsa pada pandangan dunia internasional.
2. Oleh karena itu, penyelenggaraan baik di dalam maupun diluar negeri dilakukan oleh Departemen Agama, Dirjen Urusan Haji, mulai dari pendaftaran, pengurusan paspor, pemberangkatan para jamaah ke tanah

⁶⁴ Arif Mufraini, *Dana Haji Indonesia Harapan dalam Paralogisme Pengelolaan dan Teorisasi Keuangan Syariah Edisi Pertama*, Jakarta : Prenada, 2021, hal 33

suci, maupun pemulangan jamaah dan lain-lain, baik kotum haji, umum maupun kotum berdikari dengan bantuan instansi-instansi pemerintah yang berwenang.

3. Dalam hal pengangkutan para jamaah, departemen agama tidak menutupi kemungkinan ikut sertanya badan-badan pengangkutan baik laut maupun udara siapa saja mempunyai kemampuan dalam pengangkutan jamaah dengan mengajukan efforte kepada departemen agama, direktorat urusan haji.
4. Sesuai dengan yang tersebut dalam nomor 2 diatas maka tidak dibenarkan adanya Yayasan-yayasan yang langsung ikut serta dalam pengurusan pemberangkatan jamaah kecuali yang ditunjuk oleh deaprtemen agama.

Dalam instruksi nomor 27/U/IN/5/1967 yang tidak membenarkan dan melarang adanya pemungutan uang atau benda terhadap calon haji oleh siapapun dengan dalih, alasan, atau cara apapun selain yang telah ditentukan oleh pemerintah, serta melarang penyelenggaraan urusan haji dan pengangkutannya diluar direktorat urusan haji. Pemerintah melarang badan atau Yayasan untuk menyelenggarakan keperluan haji yang tidak memperoleh izin dan pengesahan dari Menteri Utama Bidang Kesra atau pejabat yang ditunjuk. Berpijak pada instruksi presidium kabinet dan kebijakan Menteri Agama, dalam sidang kabinet terbatas akhirnya memutuskan bahwa selain menunjuk PT Arafat dan Garuda untuk pengadaan angkutan jamaah haji, kepada badan-badan swasta lain juga diberi kesempatan menyelenggarakan pengangkutan jamaah haji berdikari⁶⁵.

C. Berdirinya PT Arafat

Sebagai upaya dalam mengatasi kesulitan pengangkutan jamaah haji dari Indonesia, maka pada tahun 1964 dikeluarkan KEPRES No. 122 tahun

⁶⁵ Yusuf A Hasan, "Birokrasi Haji Penyelenggaraan Ibadah Haji Pemerintah Orde Baru, Yogyakarta : Samudera Biru, 2017, hal 51-53

1964 tentang Penyelenggaraan Urusan Haji “Dewan Urusan Haji” bersama dengan Menteri Koordinator Kompartemen Kesejahteraan melakukan usaha-usaha kearah pembelian kapal dan alat-alat angkutan lain yang adalah didirikannya PT Arafat pada tanggal 1 Desember 1964 yang bergerak di bidang pelayanan dan khusus melayani perjalanan haji. Tujuan didirikannya PT Arafat adalah:

1. Menyelenggarakan pengangkutan para jamaah haji
2. Menjalankan segala usaha dalam rangka membantu usaha pemerintah, baik secara langsung maupun tidak yang berkenaan dengan bidang pelayaran

Untuk melaksanakan pengangkutan jamaah haji PT Arafat memiliki armada 7 buah kapal laut, yakni :

1. KM Gunung Jati
2. KM Tjut Nyak Dien
3. KM Ambulombo
4. KM Pasific Abeto
5. KM Balle Abeto
6. KM Le Havre Abeto
7. Dan KM La Grande Abeto

Pada periode 1965-1975 dengan 7 kapal lautnya tersebut PT Arafat mampu mengangkut jamaah haji Indonesia sebanyak 15.000 orang. Namun beberapa kesulitan yang dilaminya, setelah periode tersebut kemampuan PT Arafat untuk melaksanakan angkutan laut bagi jamaah haji Indonesia cenderung menurun. Hal ini dapat terlihat pada tahun 1977 PT Arafat mampu mengoperasikan dua buah kapal lautnya saja yakni kapal Gunung Jati dan KM Tjut Nyak Dien.⁶⁶

⁶⁶ Amal Bakti Departemen Agama RI (3 Januari 1946-3 Januari 1966), “*Eksistensi dan Derap Langkahnya (edisi ke II)*”, 1987, hal 72

D. Ongkos Naik Haji (ONH Plus)

Penyelenggaraan ongkos naik haji plus atau haji plus dilatarbelakangi dengan adanya kenyataan bahwa banyak diantara calon jamaah haji yang secara ekonomi berkemampuan lebih dan berkeinginan memperoleh pelayanan yang bersifat plus, serta tidak sedikit pula yang terikat oleh keterbatasan-keterbatasan waktu karena kesibukan mereka di bidang kenegaraan, sosial, dan bisnis. Dari tahun ke tahun jumlah calon jamaah haji yang berprofil demikian semakin meningkat.

Melihat hal tersebut pemerintah segera menetapkan tata cara penyelenggaraan ONH Plus melalui keputusan Menteri agama nomor 22 tahun 1987. Penyelenggaraan urusan haji ONH plus juga secara khusus diatur melalui keputusan Menteri agama republic Indonesia nomor 376 tahun 1998 dan keputusan dirjen bimas islam dan urusan haji nomor D/193 tahun 1998. Menurut peraturan pemerintah tersebut, penyelenggaraan ONH plus dilaksanakan oleh biro perjalanan swasta yang telah memperoleh izin dari pemerintah. Selain itu ONH plus diharuskan memenuhi ketentuan antara lain seperti masa penyelenggaraan paling lama 25 hari, biaya serendah-rendahnya \$ 6.000 dan setinggi-tingginya \$ 8.500 dan pemulangan jamaah haji plus menggunakan penerbangan reguler.

E. Kelompok Bimbingan Ibadah Haji (KBIH)

Kewenangan mutlak penyelenggaraan urusan haji berada ditangan pemerintah. Namun demikian pihak swasta diber kesempatan berperan dalam penyelenggaraan ONH Plus dan bimbingan haji. Dalam masalah pembimbingan haji ini secara khusus Menteri Agama RI mengeluarkan Keputusan Menteri Agama RI Nomor 390 A tahun 1998. Dalam keputusan tersebut ditegaskan bahwa kelompok bimbingan ibadah haji adalah lembaga sosial keagamaan islam yang memperoleh izin departemen agama untuk menyelenggarakan bimbingan ibadah haji dalam rangka kepentingan sosial keagamaan. Dengan demikian kewenangan KBIH hanyalah sebatas penyelenggaraan bimbingan ibadah haji, bukan penyelenggaraan urusan

haji. Dalam menjalankan tugasnya, KBIH terikat berbagai ketentuan. Ketentuan-ketentuan ini antara lain

- 1) KBIH hanya melaksanakan bimbingan
- 2) Semua materi dan metode bimbingan harus mengacu kepada pedoman yang telah ditentukan oleh departemen agama
- 3) Mentaati dan mematuhi peraturan dan kebijaksanaan perhajian dari pemerintah Saudi Arabia
- 4) Secara transparan harus mengadakan perjanjian tertulis dengan jamaah yang meliputi jenis pelayanan, rincian biaya-biaya tambahan diluar ONH
- 5) Menonjolkan identitas nasional
- 6) Membantu kelancaran dan ketertiban pelaksanaan pelayanan kepada jamaah haji yang dilakukan oleh petugas-petugas haji.

F. Fenomena Haji Paspor Hijau

Paspor haji adalah dokumen perjalanan resmi yang harus dimiliki oleh setiap calon jamaah haji untuk melaksanakan perjalanan ibadah haji. Dalam hal ini pihak berwenang mengeluarkan paspor haji adalah Menteri agama. Dasar hukum dipersyaratkannya calon jamaah haji memiliki paspor adalah undang-undang nomor 09 tahun 1992 tentang keimigrasian, peraturan pemerintah nomor 36 tahun 1994 tentang surat perjalanan republic Indonesia, dan keputusan Menteri Agama nomor 232 tahun 1995.

Dilihat dari jenisnya, paspor atau dokumen perjalanan tersebut terdiri dari 4 macam, paspor diplomatik berwarna hitam, paspor dinas berwarna biru, paspor umum berwarna hijau, dan paspor haji berwarna coklat. Haji paspor hijau adalah jamaah haji yang menggunakan paspor umum yang berwarna hijau untuk mengadakan perjalanan menuju ke tanah suci. Mereka dapat memperoleh paspor hijau dan kemudian mengadakan perjalanan ke tanah suci melalui banyak cara seperti bermukim setelah melakukan umroh di bulan Ramadhan sampai musim haji tiba,

menggunakan visa sebagai pekerja atau mahasiswa, atau melalui biro jasa perjalanan gelap.

Pada umumnya jamaah haji dengan paspor hijau melakukan hal-hal tersebut didasarkan atas pertimbangan biaya yang lebih mudaj. Pertimbangan-pertimbangan ini yang akhirnya turut mrnjadi pendorong jumlah haji paspor hijau terus meningkat sejak beberapa tahun terakhir. Dalam hal ini pemerintah secara tegas menyatakan bahwa apabila jamaah haji tidak menggunakan paspor haji, tetapi menggunakan paspor hijau maka jamaah haji tersebut selama di Arab Saudi, akan mengalami beberapa masalah. Penegasan pemerintah ini mencerminkan tingkat kekhawatiran yang sangat tinggi terhadap kemungkinan masalah yang timbul dan mengenai jamaah haji di Arab Saudi.⁶⁷

⁶⁷ Yusuf A Hasan, “Birokrasi Haji Penyelenggaraan Ibadah Haji Pemerintah Orde Baru, Yogyakarta: Samudera Biru, 2017, hal57-60

BAB IV

ORDONANSI HAJI PADA MASA ORDE BARU TAHUN 1966-1998

A. Kebijakan-Kebijakan Haji Pada Masa Orde Baru Tahun 1966-1998

1. Tahun 1966-1968

Pada tahun 1966 beragam sistem penyelenggaraan negara mulai dibenahi oleh penguasa orde baru. Pada masa ini terjadi perubahan struktur dan tatanan organisasi oleh Menteri Urusan Haji, dan pengalihan tugas penyelenggaraan haji termasuk dalam penetapan besarnya (ONH) ongkos naik haji, sistem manajerial dan bentuk organisasi di bawah Direktur Jenderal (Dirjen) Urusan Haji. Pada masa itu biaya perjalanan ibadah haji ditetapkan dalam 3 kategori, yaitu haji dengan kapal laut, haji berdikari, dan haji dengan pesawat udara

Kementerian Agama menjelaskan bahwa diberlakukannya kembali calon jamaah haji berdikari, sejak tahun 1967 penyelenggaraan ibadah haji dikembalikan kepada Menteri Agama melalui Kepres Nomor 92 Tahun 1967 yang memberikan wewenangnya kepada Menteri Agama untuk menentukan besarnya biaya haji.

Pada tahun 1968 besarnya ongkos naik haji kembali ditetapkan oleh Dirjen Urusan Haji dengan Keputusan No. 111 tahun 1968. Di tahun 1968 ini calon jamaah haji mulai merasakan bahwa perjalanan haji yang ditawarkan oleh swasta biayanya lebih mahal daripada yang ditawarkan oleh pemerintah. Disamping itu banyak calon jamaah haji yang keberangkatannya di urus oleh biro-biro perjalanan haji swasta yang pada waktu tersebut gagal berangkat haji karena keterbatasan dalam modal transportasi laut. Atas kejadian tersebut pemerintah melalui Keputusan Presiden No.22 Tahun 1969 menetapkan bahwa seluruh pelaksanaan penyelenggaraan ibadah haji diproses dan diurus oleh pemerintah, dan mengharapkan calon jamaah haji agar dalam

menjalankan ibadah haji melalui prosedur resmi yang sesuai dengan ketetapan pemerintah.⁶⁸

2. Tahun 1969-1970

Dalam Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 22 tahun 1969, bahwa untuk meningkatkan kelancaran pelaksanaan ibadah haji maka dalam pasal (2) mengenai penentuan kuota haji disebutkan sebagai berikut :

1. Jumlah kuota haji dan jamaah yang ditetapkan dua tahun sebelum keberangkatan para jamaah
2. Kuota haji untuk musim haji tahun 1970/1971 ditetapkan sebanyak 30.000 orang, dan untuk musim haji tahun 1969/1970 ditetapkan sebanyak 25.000 orang
3. Pembagian kuota untuk daerah-daerah diatur oleh Departemen Agama.

Pasal (3) mengenai pembayaran ongkos naik haji, dalam ayat (3) disebutkan bahwa musim haji tahun 1970/1971 besarnya ongkos naik haji dengan kapal laut dek, ditentukan sebagai berikut, bulan April sebesar Rp. 245.000, bulan Mei Rp. 250.000, bulan Juni Rp. 256.000, bulan Juli Rp. 261.000, bulan Agustus Rp. 267.000, bulan September Rp. 280.000. pembayaran sesudah Oktober dimasukkan kategori haji tahun 1971/1972.

Pasal 3 ayat (4) dijelaskan bahwa musim haji tahun 1969/1970, besarnya ongkos naik haji dengan kapal laut untuk dek sebagai berikut, bulan April Rp. 280.000, bulan Mei Rp. 302.000, bulan Juni Rp. 310.000, bulan Juli Rp. 319.000, pembayaran sesudah bulan Juli 1969 sampai dengan bulan Oktober 1969 masuk dalam kategori naik haji tahun 1970/1971⁶⁹. Dalam Instruksi Presiden Indonesia Nomor 6 Tahun 1969 Tentang Pelaksanaan Urusan Haji menyebutkan dalam pasal 5 ayat

⁶⁸ Arief Mufraeni, Dana Haji Indonesia Harapan Dalam Paralogisme Pengelolaan Dan Teorisasi Keuangan Syariah Edisi Pertama, Jakarta: Prenada, 2021, hal 19

⁶⁹ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor : 22 Tahun 1969, hal 1-3

(3) Departemen Perhubungan menunjuk PT Arafat sebagai pengangkutan laut, kemudian untuk pengangkutan udara menunjuk P.N Garuda. Dalam pasal 6 ayat (2) juga dijelaskan bahwa Departemen Kesehatan membentuk suatu tim Kesehatan dengan nama, Rombongan Kesehatan Indonesia.⁷⁰

3. Tahun 1971

Dalam Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 1971 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Untuk Tahun 1971/1972, menyebutkan dalam Pasal 1 ayat (1) musim haji tahun 1971/1972, besarnya ongkos naik haji dengan kapal laut dek adalah sebesar Rp. 320.000, termasuk uang bekal kembali dari jamaah sebesar Rp. 10.000 dan dana-dana untuk kepentingan umat Islam. Pasal 1 ayat (2) menyebutkan bahwa apabila membayar pada bulan Mei sebesar Rp. 302.000, apabila bulan Juni Rp. 307.000, apabila bulan Juli Rp. 314.000, apabila bulan Agustus Rp. 317.000, apabila bulan September Rp. 320.000. Pasal 2 ayat (1) menjelaskan untuk musim haji tahun 1971/1972, besarnya ongkos naik haji dengan kapal udara adalah sebesar Rp. 370.000 termasuk uang kembali dari jamaah sebesar Rp. 10.000. Pasal 2 ayat (2) menyebutkan pembayaran ditetapkan apabila membayar pada bulan Mei sebesar Rp. 350.000, bulan Juni sebesar Rp. 355.000, bulan Juli sebesar Rp. 363.000, bulan Agustus sebesar Rp. 367.000, dan bulan September sebesar Rp. 370.000⁷¹.

4. Tahun 1972

Dalam keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 35 Tahun 1972 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1972/1973 menjelaskan, dalam Pasal 1 ayat (1) musim haji tahun 1972/1972,

⁷⁰ Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1969 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Urusan Haji, hal 7-8

⁷¹ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 1971 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Untuk Tahun 1971/1972, hal 1-2

besarnya ongkos naik haji dengan kapal laut sebesar Rp. 380.000 termasuk uang bekal kembali dari jamaah sebesar Rp. 10.000.

Dalam Pasal 1 ayat (2) pembayarannya ditetapkan sebagai berikut apabila membayar pada bulan Mei sebesar Rp. 363.000, apabila membayar bulan Juni sebesar Rp. 369.000, apabila membayar bulan Juli sebesar Rp. 373.000, apabila membayar bulan September sebesar Rp. 380.000.

Dalam pasal 2 ayat (1) untuk musim haji tahun 1972/1973 besarnya ongkos naik haji dengan kapal udara adalah sebesar Rp. 402.000 termasuk uang bekal kembali dari jamaah sebesar Rp 10.000. Pasal 2 ayat (2) pembayaran ditetapkan apabila membayar bulan Mei sebesar Rp. 1.380.000, apabila membayar bulan Juni sebesar Rp. 384.000, apabila membayar bulan Juli sebesar Rp. 390.000, apabila membayar bulan Agustus sebesar Rp. 394.000, apabila membayar bulan September Rp. 398.000, apabila membayar bulan Oktober sebesar Rp. 402.000.

Pasal 3 ayat poin (a) jamaah haji dengan kapal laut berjumlah 16.000 orang. Poin (b) jamaah haji yang tidak tertampung dengan kapal laut, dapat melaksanakan ibadah haji dengan mempergunakan kapal udara sesuai dengan kemampuan⁷².

5. Tahun 1973

Dalam Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 1973 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Untuk Tahun 1973/1974. Pasal 1 ayat (1) untuk musim haji tahun 1973/1974, besarnya ongkos naik haji dengan kapal laut untuk dek adalah sebesar Rp. 424.000 termasuk uang kembali untuk jamaah sebesar Rp. 10.000.

Pasal 1 ayat (2) pembayaran ditetapkan apabila membayar dalam bulan Mei sebesar Rp. 418.000, apabila membayar bulan Juni sebesar Rp. 420.000, apabila membayar bulan Juli sebesar Rp. 422.000, apabila

⁷² Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 35 Tahun 1972 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1972/1973, hal 1-2

membayar bulan Agustus sebesar Rp. 424.000, apabila membayar bulan September sebesar Rp. 424.000.

Dalam pasal 2 ayat (1) untuk musim haji tahun 1973/1974 besarnya ongkos naik haji dengan kapal laut udara sebesar Rp. 446.000 termasuk uang bekal kembali untuk jamaah sebesar Rp. 10.000. Pasal 2 ayat (2) pembayaran ditetapkan apabila jamaah membayar bulan Mei maka sebesar Rp. 433.000, apabila membayar bulan Juni sebesar Rp. 436.000, apabila membayar bulan Juli sebesar Rp. 439.000, apabila membayar bulan Agustus sebesar Rp. 442.000, apabila membayar bulan September sebesar Rp. 444.000, apabila membayar bulan Oktober sebesar Rp. 446.000, apabila membayar bulan November sebesar Rp. 446.000.⁷³

6. Tahun 1974

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1974 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Pada Tahun 1974/1975 menyebutkan dalam Pasal 1 ayat (1) untuk musim haji tahun 1974/1975, besarnya ongkos naik haji dengan kapal laut untuk dek adalah sebesar Rp. 556.000 termasuk uang bekal kembali untuk jamaah sebesar Rp. 15.000.

Dalam Pasal 1 ayat (2) pembayarannya ditetapkan apabila jamaah membayar pada bulan Mei maka jumlah pembayarannya sebesar Rp. 548.000, apabila membayar pada bulan Juni sebesar Rp. 551.000, apabila membayar pada bulan Juli sebesar Rp. 554.000, dan apabila membayar pada bulan Agustus sebesar Rp. 556.000. Pasal 2 ayat (1) untuk musim haji tahun 1974/1975 besarnya ongkos naik haji dengan kapal udara adalah sebesar Rp. 560.000 termasuk uang kembali jamaah sebesar Rp. 15.000. Dalam Pasal 2 ayat (2) pembayaran ditetapkan apabila jamaah membayar dalam bulan Mei besar pembayarannya adalah Rp. 548.000, apabila membayar pada bulan Juni sebesar Rp.

⁷³ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 1973 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1973//1974, hal 1-2

552.000, apabila pembayarannya bulan Juli sebesar Rp. 555.000, apabila pembayarannya bulan Agustus Rp. 558.000, apabila pembayarannya bulan September maka sebesar Rp. 560.000.

Dalam Pasal 3 poin (a) jamaah haji dengan kapal laut berjumlah 16.500 orang, Adapun pada poin (b) jamaah haji yang tidak tertampung dengan kapal laut dapat melaksanakan ibadah hajinya dengan menggunakan kapal udara sesuai dengan kemampuan dan pengertian, bahwa mereka diharuskan menambah ongkos haji dengan kapal udara sebagaimana ditetapkan dalam ayat (2) pasal 2 keputusan presiden ini⁷⁴.

7. Tahun 1975

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 1975 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1975/1976 dalam Pasal 1 ayat (1) untuk musim haji tahun 1975/1976 besarnya ongkos naik haji dengan kapal laut untuk dek adalah sebesar Rp. 795.000 termasuk uang bekal kembali untuk jamaah sebesar Rp. 17.500. Pasal 1 ayat (2) pembayaran ongkos naik haji tersebut diterapkan sebagai berikut, apabila jamaah haji membayar pada bulan April maka pembayarannya sebesar Rp. 783.075, apabila membayar pada bulan Mei maka pembayarannya sebesar Rp. 787.050, apabila pembayarannya dilaksanakan pada bulan Juni maka sebesar Rp. 791.025, apabila bulan Juli maka pembayarannya sebesar Rp. 795.000.

Pasal 3 ayat (1) untuk musim haji tahun 1975/1976 besarnya ongkos naik haji dengan pesawat udara adalah sebesar Rp. 690.000 termasuk uang bekal kembali untuk jamaah sebesar Rp. 17.500. Pasal 3 ayat (2) pembayaran ongkos naik haji tersebut ditetapkan apabila pembayaran dilakukan pada bulan April maka sebesar Rp. 674.000, apabila pada bulan Mei sebesar Rp. 680.000, dan apabila pembayaran dilaksanakan pada bulan Juni maka sebesar Rp. 683.000, apabila pembayaran

⁷⁴ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 1974 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1974/1975, hal 1-3

dilakukan bulan Juli sebesar Rp. 687.000, dan bulan Agustus Rp. 690.000. Pasal 5 poin (a) jamaah haji dengan kapal laut berjumlah 16.500 orang, poin (b) jamaah haji yang tidak tertampung dengan kapal laut, dapat melaksanakan ibadah hajinya dengan menggunakan pesawat udara sesuai dengan kemampuan serta dengan pengertian bahwa ongkos naik haji yang telah disetorkannya akan disesuaikan dengan jumlah ongkos naik haji dengan pesawat udara sebagaimana ditetapkan dalam ayat (2) pasal 3 keputusan preesiden ini.⁷⁵

8. Tahun 1976

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 1976 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1976/1977, Pasal 1 ayat (1) menyebutkan bahwa untuk musim haji tahun 1976/1977, besarnya ongkos naik haji dengan kapal laut untuk dek adalah sebesar Rp. 925.000 termasuk uang bekal kembali jamaah sebesar Rp 17.500. Pasal 1 ayat (2) pembayarannya ditetapkan apabila membayar pada bulan Juni maka sebesar Rp. 915.750, dan apabila pembayaran dilaksanakan bulan Juli maka sebesar Rp. 920.375, dan apabila bulan Agustus sebesar 925.000.

Pada Pasal 3 ayat (1) untuk musim haji tahun 1967/1977 besarnya ongkos naik haji dengan pesawat udara adalah sebesar Rp. 890.000 termasuk uang bekal kembali untuk jamaah sebesar Rp. 17.500. Dalam Pasal 3 ayat (2) pembayaran ongkos haji ditetapkan apabila pembayarannya dilakukan pada bulan Juni 1976 jumlahnya ialah Rp. 869.975, apabila pembayaran dilakukan pada bulan Juli ialah Rp. 876.650, apabila pembayaran dilakukan ada bulan Agustus ialah Rp. 881.100, dan apabila pembaran dilakukan saat bulan September maka Rp. 885.550, dan bulan oktober Rp. 890.000

⁷⁵ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 1975 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Untuk Tahun 1975/1976, hal 1-4

Pasal 5 poin (a) jamaah haji dengan kapal laut berjumlah 16.500, poin (b) jamaah haji dengan pesawat udara tidak dibatasi jumlahnya sepanjang pengangkutan memungkinkan.⁷⁶

9. Tahun 1977

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 1977 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1977/1978 dalam Pasal 1 ayat (1) untuk musim haji tahun 1977/1978 besarnya ongkos naik haji dengan kapal laut untuk dek adalah sebesar Rp. 905.000 termasuk uang bekal kembali untuk jamaah sebesar Rp. 17.500. Pasal 1 ayat (2) pembayaran ongkos naik ditetapkan dengan pembayaran apabila dilakukan pada bulan Mei maka pembayarannya sebesar Rp. 898.212,50, apabila dilakukan pada bulan Juni maka sebesar Rp. 900.475, apabila pembayaran dilakukan bulan Juli maka sebesar Rp. 902.737.50, dan apabila dilakukan pada bulan Agustus maka sebesar Rp. 905.000. Kemudian dalam Pasal 3 ayat (1) untuk musim haji tahun 1977/1978 besar ongkos naik haji dengan pesawat udara adalah sebesar Rp. 816.000 termasuk uang bekal kembali untuk jamaah sebesar Rp. 17.500. Pasal 3 ayat (2) pembayaran ongkos naik haji ditetapkan apabila pembayaran dilaksanakan pada bulan Mei maka jumlah yang harus dibayar sebesar Rp. 805.800, dan apabila bulan Juli sebesar Rp. 809.880, apabila pembayaran dilakukan pada bulan Agustus maka yang harus dibayarkan adalah Rp. 813.960, dan apabila pembayaran dilakukan pada bulan September maka jamaah harus membayar sebesar Rp. 816.000

Pasal 5 poin (a) menjelaskan bahwa jamaah haji dengan kapal laut berjumlah 4.800 jiwa. Pada poin (b) jamaah haji dengan pesawat udara tidak dibatasi jumlahnya sepanjang pengangkutan memungkinkan⁷⁷.

⁷⁶ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 1976 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Untuk Tahun 1976/1977, hal 1-3

⁷⁷ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 1977 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1977/1978, hal 1-3

10. Tahun 1978

Dalam Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 1978 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1978/1979, dalam Pasal 1 ayat (1) menjelaskan bahwa musim haji tahun 1978/1979 hanya diselenggarakan angkutan haji melalui udara. Kemudian dalam pasal 2 ayat (1) untuk musim haji tahun 1978/1979 besarnya ongkos naik haji dengan pesawat udara adalah sebesar Rp. 766.000 termasuk uang bekal kembali untuk jamaah sebesar Rp. 17.500, kemudian dalam ayat (2) dijelaskan bahwa pembayaran ongkos naik haji tersebut ditetapkan apabila pembayaran dilakukan pada bulan Mei maka pembayaran sebesar Rp. 762.000, apabila dilakukan ada bulan Juni maka sebesar Rp. 763.500, dan apabila bulan Juli maka sebesar Rp. 764.750, dan pada bulan Agustus sebesar Rp. 766.000. Dalam ayat (3) penutupan dalam setoran awal jatuh pada tanggal 31 juli 1978.⁷⁸

11. Tahun 1979

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1979 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1979/1980 menjelaskan dalam Pasal 1 ayat (1) untuk musim haji tahun 1979/1980 besarnya ongkos naik haji dengan pesawat udara adalah sebesar Rp. 1.490.000 termasuk uang bekal kembali untuk jamaah sebesar Rp. 20.000, dan pada Pasal 1 ayat (2) pembayaran ongkos naik haji ditetapkan dengan pembayaran apabila membayar pada bulan April maka sebesar Rp. 1.475.100, dan apabila pembayaran dilakukan pada bulan Mei maka Rp. 1.478.800, dan apabila pembayaran dilakukan pada bulan Juni maka Rp. 1.482.600, dan apabila pembayaran dilakukan pada bulan Juli maka sebesar Rp.1.486.300, dan pada saat bulan Agustus maka pembayaran dilakukan sebesar Rp. 1.490.000, kemudian dalam pasal 1 ayat (3) penyeteroran ongkos naik haji pendaftaran dapat dimulai pada tanggal 1

⁷⁸ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 1978 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1978/1979, hal 1-2

April 1979 dan hari terakhir setoran ongkos naik haji ditetapkan pada tanggal 31 Agustus 1979⁷⁹.

12. Tahun 1980

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 1980 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1980/1981. Dalam Pasal 1 ayat (1) untuk musim haji tahun 1980/1981 besarnya ongkos naik haji dengan pesawat udara adalah sebesar Rp. 1.577.000 termasuk uang bekal kembali untuk jamaah sebesar Rp. 20.000. Kemudian dalam Pasal 1 ayat (2) pembayaran ongkos naik haji ditetapkan, apabila pembayaran dilakukan pada bulan Maret maka pembayaran sebesar Rp. 1.561.230, apabila pembayaran dilakukan bulan April maka sebesar Rp. 1.565.172.50, dan apabila pembayaran dilakukan pada bulan Mei maka sebesar Rp. 1.569.115, dan apabila pembayaran dilakukan pada bulan Juni maka sebesar Rp. 1.573.057.50, dan apabila pembayaran dilaksanakan bulan Juli maka sebesar Rp. 1.577.000. dan penyetoran pendaftaran terakhir ditetapkan pada tanggal 24 Maret 1980.⁸⁰

13. Tahun 1981

Dalam Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 1981 Tentang Penyelenggaraan Urusan Haji menjelaskan dengan mencabut Kepres No 22 Tahun 1969, Instruksi Presiden Nomor 6 Tahun 1969, dan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 1971. Berikut ini penjelasannya:

1. ONGKOS NAIK HAJI

Pasal 5

- a. Pembayaran Ongkos Naik Haji dilakukan pada Bank-bank Pemerintah yang ditunjuk oleh Bank Indonesia,

⁷⁹ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1979 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1979/1980, hal 1-2

⁸⁰ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 1980 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1980/1981, hal 1-2

- b. Bank-bank Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) mempunyai tugas dan kewajiban:
 - a. Menerima pembayaran Ongkos Naik Haji dari calon-calon haji yang telah mempunyai surat pemeriksaan kesehatan untuk menunaikan ibadah haji;
 - b. Menerima, membukukan, dan memindah bukukan Ongkos Naik Haji sesuai dengan tatacara yang ditetapkan oleh Bank Indonesia
 - c. Memindahbukukan Ongkos Naik Haji sebagaimana dimaksud dalam huruf a ke dalam rekening Direktorat Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam dan Urusan Haji pada Bank Indonesia berdasarkan petunjuk Gubernur Bank Indonesia..
- c. Apabila di suatu Daerah tidak ada Bank-bank Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), maka Kantor Pos dan Giro dapat menerima pembayaran Ongkos Naik Haji sebagai transfer biasa untuk diteruskan kepada bank-bank Pemerintah tersebut di atas yang terdekat.

2. KESEHATAN CALON JAMAAH HAJI

Pasal 11

- a. Departemen Kesehatan bertugas dan bertanggungjawab dalam menyelenggarakan pemeriksaan, pelayanan, dan pemeliharaan kesehatan calon/jemaah haji.
- b. Untuk melaksanakan ketentuan ayat (1) Departemen Kesehatan membentuk Team Kesehatan Haji Indonesia (TKHI)

3. KETENTUAN KEIMIGRASIAN

Pasal 12

- a. Calon haji yang akan pergi menunaikan ibadah haji hanya mempergunakan Pas Perjalanan Haji (PPH).
- b. Pas Perjalanan Haji hanya dikeluarkan oleh Menteri Agama.

- c. Menteri Agama dapat menunjuk Pejabat lain untuk dan atas namanya menandatangani Pas Perjalanan Haji.
- d. Menteri Kehakiman atau Pejabat yang ditunjuk bertugas melakukan penelitian atas penggunaan Pas Perjalanan Haji sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).

4. PENYELENGGARAAN ANGKUTAN

Pasal 14

- a. Menteri Perhubungan mengkoordinasikan dan bertanggungjawab atas penyelenggaraan angkutan darat, laut, dan udara bagi calon/jemaah haji.
- b. Departemen Perhubungan menyediakan fasilitas pengangkutan darat, laut, dan udara bagi calon/jemaah haji atas permintaan Departemen Agama.
- c. Menteri Perhubungan menunjuk perusahaan angkutan untuk mengangkut para calon/jemaah haji dari pelabuhan haji di Indonesia yang telah ditetapkan ke Jeddah pulang pergi.
- d. Untuk memperlancar pelaksanaan koordinasi di bidang pengangkutan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), Menteri Perhubungan dapat membentuk Panitia Koordinasi yang dianggap perlu setelah memperhatikan pendapat Menteri Agama.

5. PENYELENGGARAAN URUSAN HAJI DI ARAB SAUDI

Pasal 15

- a. Penyelenggaraan Urusan Haji di Arab Saudi merupakan tanggung jawab Menteri Luar Negeri dan dilaksanakan oleh Kepala Perwakilan Republik Indonesia di Jeddah sesuai dengan ketentuan Pasal 3 ayat
- b. Keputusan Presiden ini untuk melaksanakan ketentuan ayat (1), Kepala Perwakilan Republik Indonesia di Jeddah diberi wewenang mengeluarkan peraturan pelaksanaan yang dianggap perlu dan tidak bertentangan dengan Keputusan Presiden ini,

serta bertanggungjawab kepada Pemerintah Pusat dalam hal ini Menteri Luar Negeri dan Menteri Agama.

- c. Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), Kepala Perwakilan Republik Indonesia di Jeddah menunjuk Atase Haji pada Kedutaan Besar Republik Indonesia sebagai Pimpinan Pelaksana Harian yang melaksanakan tugas menurut petunjuknya.
- d. Atase Haji pada KBRI di Jeddah dibantu oleh unsur-unsur Pejabat KBRI, Team Pembimbing Haji Indonesia (TPHI), Team Kesehatan Haji Indonesia (TKHI) dan unsur-unsur lain yang dipandang perlu.⁸¹

Dalam Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1981 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1981/1982, dalam Pasal 1 ayat (1) untuk musim haji tahun 1981/1982 besarnya ongkos naik haji dengan pesawat udara adalah sebesar Rp. 1.943.000 termasuk uang bekal kembali untuk jamaah sebesar Rp. 25.000.⁸²

14. Tahun 1982

Dalam Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1982 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1982/1983 menjelaskan dalam Pasal 1 ayat (1) untuk musim haji tahun 1982/1983 besarnya ongkos naik haji dengan pesawat udara adalah sebesar Rp. 2.110.000 termasuk uang bekal kembali untuk jamaah sebesar Rp. 30.000. Pasal 1 ayat (2) menjelaskan pembayaran ongkos naik haji ditetapkan apabila pembayaran dilakukan pada bulan Maret maka pembayaran sebesar Rp. 2.094.175, apabila pembayaran dilakukan pada bulan April maka sebesar Rp. 2.099.450, apabila dilakukan pada bulan Mei maka sebesar Rp. 2.104.725, dan apabila dilakukan pada bulan Juni

⁸¹ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 1981 tentang Penyelenggaraan Urusan Haji, hal 1-11

⁸² Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1981 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1981/1982

maka sebesar Rp. 2.110.000. Penyetoran pendaftaran ditetapkan paling akhir pada tanggal 1 Maret 1982.⁸³

15. Tahun 1983

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 1983 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1983/1984 menjelaskan dalam Pasal 1 ayat (1) untuk musim haji tahun 1983/1984 besarnya ongkos naik haji dengan pesawat udara adalah sebesar Rp. 2.320.700 termasuk uang bekal kembali jamaah sebesar Rp. 15.000, kemudian dalam Pasal 1 ayat (2) pembayaran ongkos naik haji ditetapkan apabila jamaah membayar pada bulan Maret maka sebesar Rp. 2.303.294,75, dan apabila pembayaran pada bulan April sebesar Rp. 2.309.096,50, dan apabila pembayaran pada bulan Juni maka sebesar Rp. 2.320.700.⁸⁴

16. Tahun 1984

Dalam Kepres Nomor 14 Tahun 1984 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1984/1985 menjelaskan bahwa dalam Pasal 1 ayat (1) untuk musim haji tahun 1984/1985 besarnya ongkos naik haji tahun 1984/1985 besarnya ongkos naik haji dengan pesawat udara adalah sebesar Rp. 3.128.500 termasuk uang bekal kembali untuk jamaah sebesar Rp. 15.000. Kemudian dalam pasal 1 ayat (2) pembayaran ongkos naik haji ditetapkan apabila jamaah membayar pada bulan Maret maka pembayaran sebesar Rp. 3.058.109, dan apabila dilakukan pada bulan April sebesar Rp. 3.081.573, apabila dilakukan pada bulan Mei maka sebesar Rp. 3.105.036, dan apabila bulan Juni sebesar Rp. 3.128.500.⁸⁵

17. Tahun 1985

Dalam Kepres Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 1985 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1985/1986 menjelaskan bahwa

⁸³ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1982 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1982/1983, hal 1-2

⁸⁴ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 1983 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1983/1984, hal 1-2

⁸⁵ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1983 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1984/1985, hal 1

dalam Pasal 1 ayat (1) untuk musim haji tahun 1985/1986 besarnya ongkos naik haji dengan pesawat udara adalah sebesar Rp. 3.212.000 termasuk uang bekal kembali untuk jamaah sebesar Rp. 15.000, kemudian dalam Pasal 1 ayat (1) pembayaran ongkos naik haji ditetapkan apabila jamaah membayar pada bulan Februari maka sebesar Rp. 3.140.000, apabila bulan Maret maka sebesar Rp. 3.164.000, apabila bulan April sebesar Rp. 3.188.000, apabila bulan Mei sebesar Rp. 3.212.000. Penyetoran setoran awal ditutup pada tanggal 31 Mei 1985.⁸⁶

18. Tahun 1986

Dalam Kepres Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1986 menyebutkan dalam Pasal 1 ayat (1) untuk musim haji pada tahun 1986/1987 besarnya ongkos naik haji menggunakan pesawat ialah sebesar Rp. 3.121.000 termasuk uang bekal kembali untuk jamaah, dan dalam pasal 1 ayat (2) menjelaskan bahwa pembayaran ongkos naik haji ditetapkan apabila jamaah membayar pada bulan Februari maka sebesar Rp. 3.140.000, apabila bulan Maret sebesar Rp. 3.164.000, apabila April sebesar Rp. 3.188.000, apabila bulan Mei sebesar Rp. 3.212.000.⁸⁷

18. Tahun 1987

Dalam Kepres Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1987 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1987/1988 menjelaskan dalam Pasal 1 ayat (1) untuk musim haji tahun 1987/1988 besarnya ongkos naik haji dengan pesawat udara adalah sebesar Rp. 4.560.000 termasuk uang bekal kembali untuk jamaah sebesar Rp. 15.000. Dalam pasal 1 ayat (2) pembayaran ongkos naik haji ditetapkan apabila jamaah haji membayar pada bulan Februari sebesar Rp. 4.457.000, dan pembayaran pada bulan Maret sebesar Rp. 4.492.000, apabila pembayaran dilakukan pada

⁸⁶ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 1984 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1985/1986, hal 1

⁸⁷ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1986 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1986/1987, hal 1

bulan April sebesar Rp 4.526.000, dan pembayaran bulan Mei maka sebesar Rp 4.560.000.⁸⁸

19. Tahun 1988

Dalam Kepres Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1988 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1988, dalam Pasal 1 ayat (1) untuk musim haji tahun 1988 besarnya ongkos naik haji menggunakan pesawat udara sebesar Rp. 4.780.00 termasuk uang bekal kembali untuk jamaah sebesar Rp. 20.000, kemudian dalam pasal 1 ayat (2) pembayaran ongkos naik haji ditetapkan apabila jamaah membayar pada bulan Januari sebesar Rp. 4.708.000, dan apabila pembayaran dilakukan pada bulan Februari maka sebesar Rp. 4.732.000, apabila pembayaran dilakukan pada bulan Maret maka sebesar Rp. 4.756.000, dan apabila pada bulan April maka sebesar Rp. 4.780.000.⁸⁹

20. Tahun 1989

Dalam Kepres Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1989 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1989 menjelaskan bahwa dalam pasal 1 ayat (1) untuk musim haji tahun 1989 besarnya ongkos naik haji dengan pesawat udara Rp. 5.150.000 termasuk uang bekal kembali untuk jamaah sebesar Rp. 20.000. Kemudian dalam Pasal 1 ayat (2) pembayaran ongkos naik haji ditetapkan apabila jamaah haji membayar pada bulan Januari maka sebesar Rp. 5.073.000, kemudian pada bulan Februari sebesar Rp. 5.099.000, apabila pembayaran dilakukan pada bulan Maret sebesar Rp. 5.124.000, dan apabila jamaah membayar pada bulan April sebesar Rp. 5.150.000.⁹⁰

21. Tahun 1990

⁸⁸ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1987 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1987/1988, hal 1

⁸⁹ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1988 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1988, hal 1

⁹⁰ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1989 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1989, hal 1

Dalam Kepres Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1990 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1990 menjelaskan dalam Pasal 1 ayat (1) untuk musim haji tahun 1990 besarnya ongkos naik haji dengan pesawat udara adalah sebesar Rp. 5.320.000 termasuk uang bekal kembali untuk jamaah sebesar Rp. 20.000. Kemudian dalam pasal 1 ayat (1) pembayaran ongkos naik haji ditetapkan apabila jamaah haji membayar pada bulan Januari maka sebesar Rp. 5.240.000, dan apabila jamaah membayar pada bulan Februari maka sebesar Rp. 5.267.000, apabila jamaah membayar pada bulan Maret maka sebesar Rp. 5.293.000, apabila jamaah membayar pada bulan April maka sebesar Rp. 5.320.000.⁹¹

22. Tahun 1991

Dalam Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1991 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1992 dalam Pasal 1 ayat (1) besarnya ongkos naik haji dengan pesawat udara untuk musim haji tahun 1992 adalah sebesar Rp. 6.475.000 termasuk uang bekal kembali ke daerah untuk jamaah sebesar Rp. 25.000. Dalam pasal 1 ayat (2) pembayaran ongkos naik haji ditetapkan apabila jamaah membayar pada bulan Oktober maka sebesar Rp. 6.345.000, apabila pembayaran dilakukan pada bulan November maka sebesar Rp.6.377.875, apabila dilakukan pada bulan Desember maka sebesar Rp. 6.401.250, dan apabila pembayaran dilakukan pada bulan Januari maka sebesar Rp. 6.442.625, dan bulan Februari sebesar Rp. 6.475.000.⁹²

23. Tahun 1992

Dalam Kepres Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 1992 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1993, dalam pasal 1 ayat (1) besarnya ongkos naik haji dengan pesawat udara untuk musim haji

⁹¹ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1990 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1990, hal 1

⁹² Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1991 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1991, hal 1

tahun 1993 adalah sebesar Rp. 6.700.000 termasuk uang bekal kembali ke daerah untuk jamaah sebesar Rp. 25.000, kemudian dalam pasal 1 ayat (2) pembayaran ongkos naik haji ditetapkan apabila jamaah membayar pada bulan September maka jumlah yang harus dibayar sebesar Rp. 6.532.500, untuk bulan Oktober sebesar Rp. 6.566.000, apabila jamaah ingin membayar pada bulan November maka sebesar Rp. 6.599.500, apabila jamaah hendak membayar pada bulan Januari maka sebesar Rp. 6.666.500, dan apabila jamaah ingin membayar pada bulan Februari maka sebesar Rp. 6.700.000.⁹³

24. Tahun 1993

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 1993 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1994, dalam pasal 1 ayat (1) besarnya ongkos naik haji dengan pesawat udara untuk musim haji tahun 1994 adalah sebesar Rp. 6.900.000 termasuk uang bekal kembali ke daerah untuk jamaah sebesar Rp. 50.000, kemudian dalam pasal 1 ayat (2) pembayaran ongkos naik haji sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) di tetapkan apabila jamaah haji membayar pada bulan September maka jamaah haji membayar sebesar Rp 6.796.500, apabila membayar pada bulan Oktober maka sebesar Rp. 6.822.375, dan apabila jamaah membayar bulan November maka sebesar Rp.6.848.250, dan apabila bulan Desember maka sebesar Rp.6.874.125, dan apabila jamaah haji membayar pada bulan Januari maka sebesar Rp. 6.900.000.⁹⁴

25. Tahun 1994

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 1994 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1995 menjelaskan dalam pasal 1 ayat (1) besarnya ongkos naik haji menggunakan pesawat udara untuk musim haji tahun 1995 adalah sebesar Rp 7.070.000 termasuk

⁹³ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 1992 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1992, hal 1

⁹⁴ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 1993 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1994, hal 1

uang bekal di Arab Saudi sebesar SR 1.700 untuk jamaah haji yang diberikan kepada setiap jamaah pada saat pemberangkatan dan uang bekal kembali ke daerah sebesar Rp. 50.000, kemudian dalam pasal 1 ayat (2) pembayaran ongkos naik haji ditetapkan apabila jamaah haji membayar pada bulan September maka jumlah yang harus dibayarkan sebesar Rp. 6.963.950, apabila pembayaran dilakukan pada bulan Oktober sebesar Rp. 6.990.450, apabila pembayaran dilakukan pada bulan November sebesar Rp. 7.016.975, apabila pada bulan Desember sebesar Rp.7.043.475, dan apabila pembayaran dilakukan pada bulan Januari maka sebesar Rp. 7.070.000.⁹⁵

26. Tahun 1995

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 1995 Tentang Penyelenggaraan Urusan Haji menjelaskan bahwa dalam rangka meningkatkan pelaksanaan koordinasi dalam penyelenggaraan urusan haji, dipandang perlu menyempurnakan ketentuan dalam Keputusan Presiden Nomor 53 Tahun 1981 tentang Penyelenggaraan Urusan Haji sebagai berikut :

1. ONGKOS NAIK HAJI

Pasal 5

Pembayaran Ongkos Naik Haji dilakukan pada bank-bank Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri Agama setelah mendapat pertimbangan Gubernur Bank Indonesia.

Pasal 6

- a. Ongkos Naik Haji sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 digunakan untuk keperluan biaya penyelenggaraan urusan haji tahun yang bersangkutan di dalam dan di luar negeri yang ditetapkan oleh Menteri Agama.

⁹⁵ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 1994 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1995, hal 1

- b. Penatausahaan Ongkos Naik Haji dilakukan oleh Bendaharawan Ongkos Naik haji yang ditetapkan oleh Menteri Agama.
- c. Penatausahaan Ongkos Naik Haji berpedoman kepada peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 7

- a. Direktur Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam dan Urusan Haji bertanggungjawab baik terhadap segi keuangan maupun efisiensi pelaksanaan kegiatan naik haji.
- b. Setiap akhir musim haji, Direktur Jenderal Bimbingan masyarakat Islam dan Urusan Haji menyampaikan laporan pertanggungjawaban keuangan Ongkos Naik Haji kepada Menteri Agama

2. KESEHATAN JAMAAH HAJI

Pasal 12

Pelaksanaan pemeriksaan, pelayanan dan pemeliharaan kesehatan jamaah haji dilakukan oleh Departemen Kesehatan.

3. KEIMIGRASIAN JAMAAH HAJI

Pasal 13

- a. Warga Negara Indonesia yang akan pergi menunaikan ibadah haji mempergunakan Paspor Haji.
- b. Paspor Haji dikeluarkan oleh Menteri Agama.
- c. Menteri Agama dapat menunjuk Pejabat untuk dan atas namanya menandatangani Paspor Haji.
- d. Menteri Kehakiman atau Pejabat yang ditunjuk bertugas melakukan penelitian atas penggunaan Paspor Haji sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).

4. ANGKUTAN JAMAAH HAJI

Pasal 15

- a. Menteri Perhubungan mengkoordinasikan pelaksanaan penyelenggaraan angkutan jamaah haji.

- b. Angkutan jamaah haji ke/dari Arab Saudi dilakukan oleh perusahaan angkutan nasional yang penunjukannya dilakukan oleh Menteri Agama setelah mendapat pertimbangan Menteri Perhubungan.

5. PENYELENGGARAAN URUSAN HAJI DI ARAB SAUDI

Pasal 16

- a. Kepala Perwakilan Indonesia di Riyadh mengkoordinasikan penyelenggaraan urusan haji di Arab Saudi sesuai dengan ketentuan Pasal 3 Keputusan Presiden ini.

Dalam melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), Kepala Perwakilan Republik Indonesia di Riyadh, dibantu Konsul Jenderal Republik Indonesia di Jeddah sebagai Koordinator Harian dan Kepala Bidang Urusan Haji pada Konsulat Jenderal Republik Indonesia di Jeddah sebagai Kepala Staf Penyelenggaraan Urusan Haji.

Tugas, wewenang, dan tanggungjawab Koordinator, Koordinator Harian dan Kepala Staf ditetapkan oleh Menteri Agama

Pasal 17

- a. Pada saat operasional haji, Direktur Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam dan Urusan Haji dibantu pejabat-pejabat sesuai dengan kebutuhan dalam rangka pembinaan dan pengendalian penyelenggaraan urusan haji di Arab Saudi.
- b. Pada saat operasional haji, dibentuk Panitia Pelaksana Operasional Haji Arab Saudi yang terdiri dari unsur Bidang Urusan Haji, Bidang Konsuler, Bidang Imigrasi pada Konsulat Jenderal Republik Indonesia, Tim Pembimbing Haji (TPHI), Tim Kesehatan Haji (TKHI) dan unsur-unsur lain yang dipandang perlu
- c. Ketua Panitia Pelaksana Operasional Haji Arab Saudi ditetapkan oleh Menteri Agama atas usul Konsulat Jenderal Republik Indonesia di Jeddah.

- d. Ketua Perutusan Haji Indonesia (Missi haji) adalah Menteri Agama, dan dalam hal Menteri Agama tidak menunaikan ibadah haji, Menteri Agama menetapkan seorang Amirul Haj sebagai Ketua Missi Haji.⁹⁶

27. Tahun 1996

Bahwa dalam rangka ketertiban dan kepastian pengelolaan dana yang disertakan jamaah haji Indonesia pada Bank Muamalat Indonesia, dipandang perlu menegaskan tugas Badan Pengelola Dana Ongkos Naik Haji Indonesia untuk bertindak sebagai Pemegang Kuasa para jamaah Haji Indonesia dalam pengelolaan dana yang disertakan pada Bank tersebut berikut hasil pengembangannya.

Pasal I

Mengubah ketentuan dalam Pasal 5

Pasal 5

1. Keputusan Presiden Nomor 35 Tahun 1996 tentang Badan Pengelola Dana Ongkos Naik Haji Indonesia, sehingga seluruhnya berbunyi sebagai berikut :
 - a. Badan Pengelola mempunyai tugas pokok:
 - a. merencanakan dan melaksanakan pengelolaan Ongkos Naik Haji
 - b. melaksanakan pengawasan kegiatan pengelolaan Ongkos Naik Haji
 - c. merencanakan dan melaksanakan pemanfaatan hasil pengelolaan Ongkos Naik Haji sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4
 - d. bertindak sebagai Pemegang Kuasa para jamaah haji Indonesia dalam pengelolaan dana yang mereka sertakan dalam modal usaha Bank Muamalat Indonesia, beserta penentuan pemanfaatan hasil pengembangan dana tersebut bagi kemajuan umat Islam dan syi'ar Islam di Indonesia

⁹⁶ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 1995 Tentang Penyelenggaraan Urusan Haji, hal 1-10

- e. Menyampaikan laporan, saran dan pertimbangan secara berkala mengenai pelaksanaan tugasnya kepada Presiden.⁹⁷

28. Tahun 1997

Dalam Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 1997 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1998 menjelaskan bahwa dalam Pasal 1 ayat (1) besarnya ongkos naik haji menggunakan pesawat udara untuk musim haji tahun 1998 adalah sebesar Rp. 8.805.000,00 termasuk uang bekal di Arab Saudi sebesar SR. 1.500,00 untuk setiap jamaah haji yang diberikan pada saat pemberangkatan dan uang bekal kembali ke daerah sebesar Rp. 50.000,00 yang diberikan kepada setiap jamaah pada saat pemulangan di setiap embarkasi. Kemudian dalam ayat (2) pembayaran ongkos naik haji sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan secara lunas tanpa cicilan. Dalam ayat (3) penyetoran ongkos naik haji melalui bank-bank penyelenggara penerima setoran ongkos naik haji dan pelaporan diri di koordinator urusan haji tingkat II setempat dapat dimulai pada tanggal 1 September 1997. Dalam ayat (4) penutupan penyetoran ongkos naik haji dilakukan pada saat telah mencapai kuota yang telah ditetapkan atau selambat-lambatnya tanggal 31 Oktober 1997.⁹⁸

29. Tahun 1998

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 122 Tahun 1998 Tentang Biaya Perjalanan Haji Tahun 1999 menjelaskan dalam pasal 1 sebagai berikut :

Pasal 1

1. Biaya Perjalanan Haji dengan pesawat udara untuk musim haji tahun 1999 adalah sebesar Rp 27.373.000,00 (dua puluh tujuh juta tiga ratus tujuh puluh tiga ribu rupiah), terdiri dari: a. Biaya angkutan

⁹⁷ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 1996 Tentang Perubahan Keputusan Presiden Nomor 35 Tahun 1996 Tentang Badan Pengelola Dana Ongkos Naik Haji Indonesia, hal 1-2

⁹⁸ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 1997 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1998, hal 1

udara Indonesia Arab Saudi PP Rp. 12.000,000,00 b. Biaya wajib di Arab Saudi Rp. 10.701.400,00 c. Uang bekal di Arab Saudi (*Living Cost*) Rp. 4.000.000,00 d. Biaya operasional Dalam Negeri Rp. 621.600,00 e. Uang bekal kembali ke Daerah Rp. 50.000,00 Rp. 27.373.000,00 (dua puluh tujuh juta tiga ratus tujuh puluh tiga ribu rupiah)

2. Pembayaran Biaya Perjalanan Haji sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dibayarkan secara lunas tanpa cicilan.
3. Penyetoran Biaya Perjalanan Haji melalui Bank penerima setoran Biaya Perjalanan Haji setelah mendaftarkan diri kepada petugas Kantor departemen Agama Daerah Tingkat II setempat yang dimulai pada tanggal 1 September 1998.
4. Penutupan penyetoran Biaya Perjalanan Haji dilakukan pada tanggal 31 Oktober 1998 atau setelah mencapai kuota yang telah ditetapkan.⁹⁹

B. Implementasi Kebijakan Haji Pada Tahun 1966-1998 Pada Penyelenggaraan Haji di Indonesia

Sejalan dengan sistem politik orde baru yang bersifat sentralistik, dan disamping alasan banyaknya persoalan yang dihadapi oleh jamaah haji, maka pemerintah orde baru melalui keputusan presiden nomor 22 tahun 1969, menetapkan kebijakan bahwa seluruh pelaksanaan penyelenggaraan ibadah haji diproses dan diurus oleh pemerintah, dan mengharapkan calon jamaah haji untuk bersedia mengikuti segala prosedur dan ketentuan mengenai penyelenggaraan haji yang diselenggarakan oleh pemerintah, berikut di bawah ini penjelelasan penulis mengenai penerapan kebijakan haji yang dikeluarkan oleh pemerintah.

⁹⁹ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 122 Tahun 1998 Tentang Biaya Perjalanan Haji Tahun 1999, hal 1

1. Transportasi Haji

Pada masa orde baru, Menteri perhubungan mengkoordinasikan dan bertanggung jawab atas penyelenggaraan transportasi haji, sedangkan transportasi haji disediakan dan diatur oleh Departemen Perhubungan. Kemudian untuk pelaksanaannya dilakukan oleh PT Arafat yang merupakan perusahaan warisan dari Pemerintahan Orde lama, PT Arafat berdasarkan akta notaris tanggal 1 Desember 1964 No. 21, kemudian diubah dengan akta notaris tanggal 19 Februari 1965, kedua-duanya dibuat dihadapan notaris Soeleman Ardjasmita di Jakarta, kemudian akta notaris tersebut disahkan dengan surat penetapan Menteri Kehakiman No. JA.5/20/22 tanggal 24 Februari 1965 dan didaftarkan pada Kantor Panitera Pengadilan Negeri Istimewa di Jakarta No.524 tanggal 9 Maret 1965. Adapun pengesahan tersebut telah diumumkan dalam berita negara RI NO.64 tanggal 10 Agustus 1965, tambahan No. 139.

Tujuan didirikannya PT Arafat adalah untuk menyelenggarakan pengangkutan para jamaah haji selain itu juga untuk menjalankan segala usaha dalam rangka membantu usaha pemerintah, baik secara langsung maupun tidak yang berkenaan dengan bidang pelayaran. Untuk melaksanakan pengangkutan jamaah haji (laut) PT Arafat memiliki armada 7 buah kapal laut, yakni: KM Gunung Jati, KM Tjut Nyak Dien, KM Ambulombo, KM Pasific abeto, KM Balle Abeto, KM Le Havre Abeto, dan KM La Grande Abeto¹⁰⁰. Pada tahun 1966 jamaah haji menggunakan kapal laut dan pesawat udara sebagai transportasi mereka

sebesar Rp. 35.000, pada tahun 1967 untuk pertama kalinya pesawat udara mulai dioperasikan kembali untuk mengangkut jamaah haji Indonesia.

¹⁰⁰ Amal Bakti Departemen Agama RI (3 Januari 1946-3 Januari 1966), "*Eksistensi dan Derap Langkahnya (edisi ke II)*", 1987, hal 72

Pada tahun 1973 untuk pertama kalinya selama penyelenggaraan ibadah haji di Indonesia, jumlah jamaah haji yang menggunakan pesawat lebih banyak dibandingkan dengan jamaah haji yang menggunakan kapal laut, hal ini dikarenakan sering terjadinya kerusakan-kerusakan kapal-kapal milik PT Arafat, seperti yang terjadi pada kapal Gunung Djati yang mengalami kerusakan sehingga banyak jamaah haji yang menunggu kapal haji yang lain datang, yang mengakibatkan jamaah haji kehabisan ongkos haji bahkan terdapat jamaah haji yang menjual barang berharga mereka atau berhutang untuk keperluan haji. Terdapat peristiwa besar yang terjadi pada penyelenggaraan perhajian Indonesia yang terjadi pada tahun 1974, yakni jatuhnya pesawat terbang yang disewa oleh Garuda Airlines dari perusahaan Belanda Martin Air yang membawa rombongan jamaah haji di Indonesia, penyebab jatuhnya pesawat dikarenakan menabrak gunung di Colombo (Srilanka), peristiwa lain pun terjadi yakni terdapat 79 bayi lahir di dalam kapal yang mengangkut rombongan jamaah haji. Dengan adanya 2 peristiwa ini menunjukkan kurang efektifnya sosialisasi dan longgarnya peraturan penyelenggaraan haji mengenai ketentuan tidak bolehnya ibu hamil dalam melaksanakan ibadah haji, karena pada masa orde lama tidak diperbolehkan bagi ibu hamil untuk melaksanakan ibadah haji, diperbolehkan bagi usia kandung sebelum 2 bulan.

Pada tahun 1977, dalam perkembangan selanjutnya PT Arafat mengalami kesulitan finansial, yang mengakibatkan hilangnya kepercayaan bank terhadap PT Arafat, selain itu PT Arafat juga memiliki hutang kepada pihak-pihak di dalam dan luar negeri mencapai 12 Milyar. Atas desakan Dewan Perwakilan Pemegang Saham PT Arafat, pemerintah mengizinkan PT Arafat mengoperasikan 2 kapal laut, Cut Nya Dhien dan Gunung Jati. Selain itu pemerintah juga menyutikkan pinjaman dana segar tanpa bunga sebesar Rp. 1 Milyar kepada PT Arafat sebagai dana kerja.

Pemerintah akhirnya juga turut membegri sebesar Rp. 250,931,240 hal ini terkait dengan kasus penyitaan kapal Gunung Jati di Colombo oleh perusahaan ayarkan cicilan hutang PT Arafat kepada sebuah perusahaan galangan kapal luar ngalangan itu.

Sampai tahun 1978 keadaan PT Arafat tidak juga membaik. Pemerintah akhirnya mengambil keputusan dengan PT Arafat telah kehilangan kepercayaan dari pemerintah. kemudian pemerintah menilai PT Arafat sebagai satu-satunya perusahaan angkutan yang mengangkut jamaah haji laut sudah tidak mempunyai kemampuan beroperasi. Kemudian pemerintah menilai tidak ada perusahaan angkutan laut yang lain yang sanggup menyelenggarakan angkutan bagi jamaah haji sebab harus merubah kapalnya sedemikian rupa sehingga hal ini akan menyulitkan dan selesai musim haji tidak dapat untuk melakukan operasi angkutan yang lain seperti misalnya dengan kapal Gunung Jati. Pada akhirnya melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor SK/77/OT/001 Phb/1978 pemerintah memutuskan bahwa pengangkutan jamaah haji ditetapkan oleh 4 perusahaan penerbangan yakni PT Garuda Indonesia Airways (GIA), Merpati Nusantara Airlines, PT Mandala dan Bouraq. Dengan keluarnya keputusan ini peran swasta dalam penyediaan transportasi jamaah haji seperti yang dilakukan oleh PT Arafat telah berakhir¹⁰¹. Pemerintah hanya menyelenggarakan angkutan haji menggunakan pesawat terbang.

Mulai tahun 1980-an, penetapan perusahaan penerbangan sebagaimana angkutan haji dilakukan oleh Menteri Perhubungan. Menteri Perhubungan mengkoordinasikan pelaksanaan penyelenggaraan angkutan haji atas perimtaan Departemen Agama. Angkutan jamaah haji kea tau dari Arab Sudi dilakukan oleh Meteri

¹⁰¹ Yusuf A Hasan, "Birokrasi Haji Penyelenggaraan Ibadah Haji Pemerintah Orde Baru, Yogyakarta : Samudera Biru, 2017, hal 54-56

Agama setelah mendapatkan pertimbangan dari Menteri Perhubungan. Mulai tahun 1980-an dan tahun 1990-an PT Garuda Indonesia ditetapkan sebagai perusahaan penerbangan nasional yang melaksanakan penyelenggaraan angkutan haji. Penetapan PT Garuda Indonesia sebagai angkutan haji dipertegas dengan dikeluarkannya Keputusan Presiden RI No.81 tahun 1995. Dalam keputusan tersebut dijelaskan bahwa angkutan haji kea tau dari Arab Saudi dilakukan oleh perusahaan angkutan udara nasional, yaitu PT Garuda Indonesia, kemudian PT Garuda Indonesia diberikan wewenang oleh pemerintah untuk bekerja sama dengan perusahaan penerbangan udara nasional lainnya.

Mulai tahun 1999, pelaksanaan haji mengikutsertakan perusahaan asing, yaitu perusahaan penerbangan Arab Saudi Airlines.¹⁰²

2. Kesehatan Haji

Dalam rangka memelihara dan meningkatkan Kesehatan dan kesejahteraan jamaah haji setiap tahun, pemerintah orde baru melalui Departemen Kesehatan mengirim sejumlah dokter dan perawat yang tergabung dalam RKHI dengan tujuan untuk menekan angka kematian jamaah haji serendah-rendahnya. Departemen Kesehatan juga mewajibkan setiap calon jamaah haji menunjukkan buku Kesehatan untuk mencatat hasil pemeriksaan.

Pemerintah juga berupaya dalam memperbaiki Kesehatan jamaah haji dengan melakukan karantina haji. Setiap calon jamaah harus memenuhi syarat yang ditentukan dalam peraturan karantina, seperti harus memiliki sertifikat Kesehatan internasional. Karantina haji kembali dilaksanakan berdasarkan ketentuan WHO, dimana Indonesia termasuk daerah yang terjangkit kolera. Walaupun

¹⁰² Rina Farihatul Jannah, Thesis “*Kebijakan Penyelenggaraan Perjalanan Haji Indonesia Tahun 1945-2000 M*”, (Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya: 2018, hal 141-142

sebenarnya sejak masa pemerintahan Belanda di Indonesia sudah dikeluarkan kebijakan tentang peraturan karantina. Selain itu pemerintah Arab Saudi juga mengambil tindakan dengan mewajibkan karantina bagi jamaah haji yang berasal dari Indonesia.

Dengan adanya ketentuan tersebut, pemerintah memulai karantina pada jamaah haji tahun 1970/1971 selama 5 x 14 jam. Karantina ini dikhususkan bagi jamaah haji yang menggunakan pesawat terbang, sedangkan bagi jamaah haji yang menggunakan kapal laut tidak dilaksanakan karantina, hal ini disebabkan selama dalam pelayaran dari Indonesia ke Jeddah menghabiskan waktu yang panjang (sudah di karantina dalam perjalanan), sehingga para jamaah yang sampai di Jeddah dianggap sudah bebas dari penyakit menular dan bibit penyakit kolera. Tugas petugas haji pemondokan (karantina) diserahkan kepada yayasan PHI, yang berada di bawah pengawasan Dirjen Urusan Haji.

Pada tahun 1975, pemerintah mulai meningkatkan pelayanan di bidang kesehatan. Setiap tahun jumlah jamaah haji terus meningkat, oleh sebab itu Menteri Kesehatan mengeluarkan keputusan No. 137/V/B/75 pada tanggal 5 Mei 1975, yang berisi tentang pembentukan Tim Kesehatan Haji Indonesia (RKHI diganti TKHI), yang bertugas mempersiapkan petunjuk-petunjuk kepada calon haji di bidang kesehatan, mengatur dan menyiapkan karantina, mengatur dan memberikan pelayanan kesehatan kepada calon jamaah haji, baik selama dalam karantina maupun dalam perjalanan pergi-pulang. Meskipun pemerintah telah berupaya mengadakan perbaikan di bidang kesehatan, akan tetapi masih ada masalah pada setiap musim haji di bidang kesehatan. Misalnya, dalam pemeriksaan kesehatan petugas kurang teliti dan bertanggung jawab dalam memeriksa jamaah haji sehingga masih banyak calon jamaah haji yang lolos dari pemeriksaan yang akhirnya menimbulkan kesulitan sendiri bagi petugas kesehatan haji dan jamaah haji sendiri, seperti

masih ditemukan wanita hamil tua yang ikut berhaji, jamaah haji yang usianya sudah terlalu tua dan kesehatannya kurang baik, mengidap penyakit kronis, TBC dan lain-lain.

Persoalan tentang kesehatan terjadi pada saat sebelum dan saat pelaksanaan ibadah haji. Hingga saat ini, masih ditemukan kasus jamaah haji yang secara medis sudah tidak bisa direkomendasikan untuk melaksanakan ibadah haji ke tanah suci. Akan tetapi, mereka lolos dari pemeriksaan kesehatan. Misalnya, jamaah haji yang sakit menahun yang kondisinya sudah tidak memungkinkan untuk melaksanakan ritual-ritual ibadah haji.¹⁰³

3. Akomodasi Haji

Tugas pemondokan jamaah haji di tanah air diserahkan kepada pihak Yayasan PHI berdasarkan kontrak perjanjian antara Dirjen Urusan Haji dengan Yayasan PHI, hal ini sudah berlaku sejak orde lama. Lamanya waktu pemondokan untuk masing-masing calon jamaah haji selama tiga hari sebelum pemberangkatan dan tiga hari pasca pemulangan dari Arab Saudi. Jamaah haji yang tidak melakukan pemondokan, baik dalam waktu pemberangkatan maupun pemulangan akan mendapatkan uang Kembali sebagai ganti karena tidak mengikuto pemondokan, dan uang tersebut sebesar Rp. 750 untuk setiap jamaah haji. Pelaksanaan pemondokan calon jamaah haji yang menggunakan pesawat udara dilaksanakan oleh Dirjen Urusan Haji sebab masih berlaku ketentuan-ketentuan karantina, baik dalam mencari atau menyediakan tempat¹⁰⁴.

Meningkatnya calon jamaah haji yang mendaftar sejak tahun 1970-an menimbulkan masalah tersendiri dalam pemondokan jamaah haji di tanah air. Hal ini disebabkan terbatasnya tempat

¹⁰³ Rina Farihatul Jannah, Thesis “*Kebijakan Penyelenggaraan Perjalanan Haji Indonesia Tahun 1945-2000 M*,” (Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya: 2018, hal 144-146

¹⁰⁴ Sumuran Harahap dan Mursyidi Mr, *Linatasan Sejarah Perjalanan Jamaah Haji Indonesia*, hal 245

pemondokan bagi jamaah haji. Selain itu, pemondokan dan fasilitas yang dimiliki oleh PHI tidak cukup untuk menampung jamaah haji menjadi potret buruk bagi pemerintah dalam memfasilitasi penyelenggaraan haji pada waktu tersebut. Kemudian mulai tahun 1975, pemerintah Arab Saudi mengambil kebijakan dengan memberi pembagian syekh kepada calon jamaah haji. Dengan demikian, baik syekh maupun jamaah haji tidak dapat memilih syekh seperti yang dilakukan pada jamaah haji pada tahun-tahun sebelumnya. Tugas syekh diharuskan untuk menerima jamaah haji yang ditetapkan oleh pemerintah Arab Saudi. Dengan berlakunya system ini, maka dapat mengurangi gerak para badal syekh yang ada selama ini. Dampak dari adanya system ini semua jamaah haji harus menerima penentuan syekh dengan syarat tidak terpisah dengan istri atau mahramnya.¹⁰⁵

Pada masa akhir periode orde baru, sebelum keberangkatan ke Arab Saudi jamaah haji dipondokkan terlebih dahulu di masing-masing embarkasi maksimal 24 jam. Hal ini berfungsi untuk tempat pemulihan Kesehatan dan istirahat pasca melakukan perjalanan jauh dari daerah aslnya masing-masing. Selain itu, pemondokan juga berfungsi sebagai tempat penyelesaian proses penerbangan untuk perjalanan ke luar negeri. Tugas pemondokan di masing-masing embarkasi dikelola oleh sebuah badan pengelola yang dibentuk oleh Menteri Agama dengan melibatkan unsur berbagai unit yang terkait. Kemudian mulai tahun 1991, pemondokan jamaah haji Indonesia di Arab Saudi menggunakan system sewa langsung, yaitu para pemilik rumah atau wakil syar'i berhubungan langsung dengan pihak penyewa. Pemerintah hanya bersifat mengawasi atau mengontrol proses transaksi melalui Lembaga khusus yang disebut muasasah

¹⁰⁵ Sumuran Harahap dan Mursyidi Mr, *Lintasan Sejarah Perjalanan Jamaah Haji Indonesia*, hal 246

Asia Tenggara. Namun pemondokan jamaah haji Arab Saudi juga tidak luput dari berbagai masalah, seperti fasilitas pemondokan yang tidak layak, pemondokan yang disewa sudah tua dan tidak terawat.

Ketidaklayakan fasilitas pemondokan terlihat pada lobi pemondokan yang sempit, kamar mandi terbatas, tempat tidur tidak layak pakai, Kasur jamaah haji yang tipis sehingga banyak jamaah haji di tidur di lantai, banyak kamar yang diisi dengan banyak kamar tidur akibatnya jamaah haji sulit menyimpan koper sebab daya tampung kamar terbatas. Pemondokan jamaah haji yang dekat dengan masjid haram atau masjid Nabawi tidak memperoleh layanan transportasi menuju dan dari masjid Nabawi atau masjidil haram. Akibatnya, Sebagian jamaah haji menggunakan jasa taksi yang berarti harus mengeluarkan biaya tambahan. Terdapat juga pemondokan yang disewa untuk jamaah haji Indonesia tidak berada di tempat yang strategis sehingga di hari-hari pertama banyak jamaah haji yang tersesat. Selain itu, adapula lingkungan sekitar pemondokan jamaah haji yang kumuh dikarenakan banyak sampah

4. Konsumsi Haji

Sejak awal masa orde baru, pelayanan konsumsi haji di atas kapal PT Arafat diserahkan kepada Nitiur (National & Internasional Tourist Beureu). Ketika jamaah haji di Arab Saudi jamaah haji akan disediakan makanan dan minuman oleh perusahaan catering, dengan ketentuan tiap provinsi diusahakan minimal satu kloter. Hal ini dilaksanakan oleh perusahaan yang bergabung dalam Asosiasi Pengusahaan Katering (APK). Pengusaha catering ditunjuk oleh Direktur Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam dan Urusan Haji atas usul gubernur dengan sistem kontrak. Untuk menjamin mutu dan kelancaran catering oleh Dirjen Bimas Islam dan Urusan Haji (Dirjen BIUH) dibentuk tim pengawas yang merupakan pembenatu Atase Haji dan bertanggung jawab kepada Dirjen Bimas dan Urusan Haji (BIUH).

Pada saat jamaah haji berada di Arab Saudi pelaksanaan konsumsi untuk Jeddah dan Madinah diserahkan kepada PT. Sahara Indah, sedangkan untuk Makkah, Arafah, dan Mina diserahkan kepada Indonesia Jaya. Akan tetapi, dalam pelaksanaannya pemberian konsumsi di Jeddah tidak dapat berjalan dengan teratur dan lancar. Pelayanan PT. Sahara Indah kurang merata sebab terdapat jamaah haji yang tidak mendapatkan jatah konsumsinya sehingga terjadi rebutan konsumsi antar jamaah. Selain itu tenaga penyalur konsumsi kepada jamaah juga masih kurang, konsumsi yang diberikan sering terlambat, menu yang disuguhkan tidak sesuai dengan menu yang telah ditetapkan dalam kontrak. Hal serupa juga terjadi di Mina, dimana menu yang diberikan pihak catering tidak sesuai dengan menu yang telah ditetapkan dalam kontrak. Meskipun pelayanan konsumsi bagi jamaah haji menggunakan sistem catering masih saja dapat ditemui beberapa masalah seperti antrean pembagian konsumsi yang panjang dikarenakan kurangnya petugas pelayanan, kemudian cita rasa makanan yang tidak sesuai dengan selera jamaah haji Indonesia atau tidak sesuai kontrak, keterlambatan pengiriman, hingga kasus makanan yang belum matang dan basi. Hal ini sangat disayangkan sebab pelayanan catering selalu dilakukan dengan sistem kontrak yang seharusnya pemerintah dapat memilih jasa penyedia layanan catering bagi jamaah haji yang profesional dan bermutu.¹⁰⁶

5. Pelayanan dan Administrasi

Pada awal periode orde baru terdapat beberapa kasus penyelewengan dalam *proses pendaftaran haji*. Sebelum tahun 1970- an banyak manipulasi yang dikerjakan oleh oknum - oknum swasta yang menghimpun dana - dana *haji* dan ternyata

¹⁰⁶ Rina Farihatul Jannah, Thesis “*Kebijakan Penyelenggaraan Perjalanan Haji Indonesia Tahun 1945-2000 M*,” (Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya: 2018, hal 146-150

akhirnya merugikan calon jamaah haji. Pasca terjadinya tragedi terowongan mina pemerintah menerbitkan SISKOHAT. Sistem informasi komputerisasi haji terpadu merupakan media teknologi informasi dan komunikasi. Setiap yang terkait dengan koneksi jaringan dan data haji di Direktorat Jenderal Penyelenggaraan Haji dan Umroh akan memanfaatkan fasilitas teknologi tersebut. Kegiatan pendaftaran, pembatalan, dan pelunasan yang terkait dengan haji niscaya akan memberdayakannya untuk validitas data.

Pada pertengahan periode orde baru , operasional penyelenggaraan ibadah haji masih dilakukan menggunakan mesin tik, mesin stensil, tulisan tangan, fotokopi, dan kalkulator untuk menghitung data dan informasi. Pengisian lembaran administrasi dan dokumen yang terkait dengan haji dilakukan secara manual.

Antara lain, saat perhitungan dan perebutan kuota haji nasional, pengisian formulir SPPH untuk pendaftaran haji di kabupaten kota, masa pelunasan setoran biaya penyelenggaraan ibadah haji pada bank penerima setoran. Pengurusan dan penyelesaian paspor maupun visa haji, penyusunan pramanifes kloter dan manifes penerbangan, boarding pass, maupun ticketing, selain itu pembuatan tanda terima dan tanda pengenal jamaah, surat panggilan asrama haji embarkasi saat akan diberangkatkan dan lainnya.

Permasalahan utama pada waktu tersebut ialah kontrol dan pengendalian. Apalagi perihal sensitif seperti kuota dan keuangan BPIH. Di pihak lain, tuntutan masyarakat terhadap kualitas dan mutu pelayanan publik semakin tidak bisa dibendung. Ditambah lagi dengan tingkat kemajuan teknologi informasi saat itu yang semakin pesat serta tuntutan reformasi, birokrasi, transparansi, dan keterbukaan informasi juga akan selerasi pelayanan publik di berbagai bidang. Mulailah kementerian agama menerapkan penggunaan komputer pada tahun 1992. Hal ini disebabkan karena kesulitan petugas haji saat berada di Arab Saudi dalam mendata dan menginformasikan

jamaah haji Indonesia yang wafat ke tanah air. Contohnya saat sekitar 1.500 jiwa meninggal dunia dalam peristiwa terowongan Mina pada tahun 1990. Atas kejadian tersebut pada akhirnya pemerintah membangun pusat komputerisasi haji dan Direktorat Jenderal Bimas Islam dan Penyelenggaraan Haji.

Komputer pun digunakan sebagai alat untuk mengisi, mengumpulkan, mengolah, dan menyajikan database maupun informasi yang terintegrasi dengan empat embarkasi dan Arab Saudi melalui modern dial up telepon secara berkala untuk transaksi data. Cara kerja komputer sebagai peringkat utama dalam teknologi informasi pada era tersebut masih sederhana karena masih sebatas pengganti peralatan mekanikal dengan elektronik data *processing* dan berskala lokal, *beum real time* dalam transaksi data antarkota pelayanan, atau masih bersifat lokal area *network* dalam pelayanan data dan informasi haji. Pada tahun 1995, tingkat animo masyarakat dalam mendaftarkan diri pergi haji cukup tinggi sehingga pernah terjadinya *over quota*. Penyebabnya adalah pendaftaran haji yang tidak bisa terdeteksi lebih dini akibat keterbatasan kemampuan manusia. Hal ini yang tidak bisa diprediksi sebelumnya itu menimbulkan persoalan.

Pada tahun 1996 pemerintah mengambil Langkah-langkah kebijakan terkait upaya memberikan kemudahan dan percepatan layanan, pengendalian pendaftaran dan penyetoran lunas BPIH, pengendalian kuota haji nasional secara tersistem, dan upaya memberikan kepastian pergi haji pada tahun berjalan, serta berkeadilan dalam penyediaan porsi maupun urutan keberangkatan ke tanah suci. Siskohat mengadopsi model *reservation control* untuk memperoleh seat pesawat di dunia penerbangan internasional. Siskohat bekerja sama dengan PT Garuda Indonesia untuk pengoperasiannya, tersambung dengan main system pada tujuh BPS BPIH. Fungsi utama sistem ini adalah untuk melayani pendaftaran

haji yang dapat dimonitor dan dikendalikan secara terpusat, online, dan tepat waktu.

Pada tahun 1997, kementerian agama mulai membangun sendiri sistem teknologi informasi secara terintegrasi. Kemudian pada waktu tersebut jaringan sistem ini dikembangkan sampai ke 12 embarkasi, 33 provinsi, dan daerah kerja serta 20 sektor maupun dengan satuan tugas saat Arafah-Mina di Arab Saudi sehingga pemerintah dan masyarakat memperoleh kemudahan.

Selanjutnya pada tahun 1999, siskohat memberikan kemudahan pada sektor layanan dan kemitraan, diantaranya , pada waktu yang bersamaan langsung dapat dihitung jumlah total dana keuangan setoran BPIH yang tersimpan di setiap BPS BPIH maupun pada BI, kemudian yang kedua pendaftaran haji dapat dilakukan sepanjang tahun, yang ketiga ketersediaan database jamaah haji yang semakin terstruktur sehingga dengan mudah dan cepat dapat dilakukan kesiapan-kesiapan dan penyediaan pelayanan akomodasi dan transportasi lebih lanjut, seperti pembuatan dokumen paspor dan visa, pengelompokan pramanifes untuk kloter, kepastian mengeluarkan SPMA, menjadi alat kontrol, menjadi acuan pembuatan identitas jamaah haji maupun dalam penyediaan akomodasi, konsumsi, dan *living cost*. Keempat kemudahan dan kecepatan layanan informasi tentang posisi dan status jamaah haji sejak masa pendaftaran sampai masa pemberangkatan, operasional di Arab Saudi, sampai kepulangan ke tanah air. Pembentukan data haji melalui kesatuan *database* yang dibuat oleh siskohat juga memberikan kemudahan layanan kepada berbagai mitra kerja dan instansi pemerintah atau kementerian teknis lainnya yang terkait dalam pelaksanaan haji. Diantaranya ialah dapat memberikan kemudahan untuk memperoleh data dan informasi haji serta penyediaan akses secara langsung ke database siskohat sesuai kepentingan masing-masing, seperti dari kementerian Kesehatan dan

maskapai penerbangan haji. Bahkan, pihak yang tidak terkait langsung dengan haji sekalipun pernah memanfaatkan main system host siskohat dan jaringannya di BPS BPIH digunakan oleh pihak KPU untuk membantu percepatan pengisian dan kemudahan perhitungan data pemilih pada tahun 1999

6. Keamanan dan Keselamatan Haji

Pengamatan terhadap keselamatan jamaah haji memang telah dilakukan pemerintah sejak orde lama, karena Arab Saudi telah dijadikan tempat pemusatan pasukan multinasional pimpinan Amerika Serikat. Bahkan Riyadh berkali-kali menjadi sasaran peluru kendali Scud Irak dan juga Kuwait memang berbatasan darat. Walaupun Makkah dan Madinah masih diluar jangkauan rudal-rudal Irak, akan tetapi Arab Saudi jelas dalam keadaan perang.¹⁰⁷

Pada tahun 1974, terjadi sebuah peristiwa besar dalam perhajian bangsa Indonesia pesawat yang ditumpangi jamaah haji jatuh di Colombo (Srilanka), penyebab kecelakaan tersebut diketahui karena pesawat Air Martin menabrak gunung yang menewaskan para syuhada calon jamaah haji¹⁰⁸. Kemudian pada tahun 1979 terdapat segerombolan orang bersenjata yang menduduki masjidil haram menjelang subuh pada tanggal 1 Muharram 1400 H. segerombolan orang bersenjata ini menduduki masjidil haram kurang dari 4 hari, yang mengakibatkan pemulangan jamaah haji Indonesia mengalami kemunduran selama 4 hari dari jadwal yang telah direncanakan sebab kepanikan dan kekhawatiran jamaah haji indoneia yang tidak teurus selama di Makkah.

Kemudian pada tahun 1991 terjadi tragedi terowongan mina, ketika jalan masuk dan jalan keluar di terowongan Mina itu

¹⁰⁷ Departemen Agama, GEMA Suara Pembangunan Bidang Agama No 56 Tb.XI 1991, Hal 16

¹⁰⁸ Indonesia Angkatan Udara, Angkasa Volume 24-26, 1974, hal 32

masih menjadi satu. Akibatnya para jamaah haji yang masuk dan keluar melalui terowongan itu bertabrakan sehingga terjadilah tragedi tersebut. Namun setelah terowongan untuk jalan masuk dan jalan keluar bagi para jamaah haji yang akan dan telah melempar jumrah itu dibuat secara terpisah oleh pemerintah kerajaan Arab Saudi, hal ini menunjukkan bahwa terjadinya tragedi Mina itu lebih disebabkan oleh sistem pengaturan atau pola manajemen keamanan yang tidak baik, bukan semata-mata disebabkan karena banyaknya jumlah jamaah haji pada saat itu. Dapat di simpulkan bahwa kejadian tragedi-tragedi yang penulis sebutkan diatas adalah satu melemahnya pengawasan pengelolaan haji sehingga mengabaikan keselamatan jamaah haji.

7. Penerapan Pihak Swasta Dalam Penyelenggaraan Haji

Pada awal pemerintahan orde baru peran swasta dalam penyelenggaraan haji mulai diaktifkan kembali. Meskipun kebijakan pemerintah melalui Instruksi Presiden No. 27/U/IN/6/67 dan pernyataan Menteri Agama pada tanggal 19 Agustus 1968 lebih menegaskan wewenang tunggal pemerintah, akan tetapi disaat yang sama memberi peran yang dapat dimainkan oleh lembaga swasta, keikutsertaan lembaga swasta dalam penyelenggaraan haji dibatasi di bidang pengangkutan saja, baik melalui laut maupun udara. Oleh karena itu pada tahun 1967-1968 lahir beberapa lembaga swasta dalam penyelenggaraan perjalanan haji berdikari. Lembaga swasta yang didirikan pada masa itu seperti Yayasan Al-Ikhlas, Husami, Yamua'allim, Mukersa Haji, I.C.A, Al-Amin, Al-Akbar dan lain-lain. Namun dalam prakteknya, ditemukan banyak lembaga swasta yang merugikan calon jamaah haji, dan di dalam pihak-pihak yang telah disebutkan terdapat lembaga swasta yang professional dan tidak.

8. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan Haji Pada Tahun 1966-1998

Dalam pelaksanaan penyelenggaraan perjalanan ibadah haji di Indonesia, pemerintah berusaha untuk menerapkan kebijakan haji, untuk dapat melihat berjalannya implementasi dengan baik menurut penulis terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi oleh implementasi kebijakan haji, berikut ini akan penulis jabarkan beberapa faktor yang mempengaruhi penerapan kebijakan haji Indonesia

a. Faktor Politik

Faktor politik merupakan faktor dominan yang mempengaruhi kebijakan haji pada tahun 1966-1998. Setelah peristiwa Gerakan 30 September 1965 atau G30 SPKI berhasil ditumpas, kedudukan presiden Soekarno mulai goyah. Kekacauan politik, sosial, ekonomi, melanda Indonesia hingga akhirnya menggulingkan kedudukan Soekarno sebagai presiden. Setelah itu kedudukan presiden beralih kepada presiden Soeharto, pemerintah berusaha untuk menata kembali kehidupan berbangsa dan bernegara. Salah satu tugas awal bagi penguasa orde baru sebagai pimpinan tertinggi negara adalah membenahi dan merubah tatanan sistem pada penyelenggaraan perjalanan haji. Hampir setiap kebijakan haji yang dikeluarkan oleh pemerintah orde baru dipengaruhi oleh faktor politik yang terjadi pada masa itu. Hal ini menyebabkan terjadinya peralihan tatanan struktur urusan penyelenggaraan haji, dan merubah sistem urusan perjalanan haji yang selalu berubah-ubah seperti halnya, Departemen Urusan Haji berubah menjadi Direktorat Jenderal Urusan Haji di bawah lingkungan dan koordinasi Departemen Agama. Selain itu, sering terjadinya perubahan susunan organisasi dan tata kerja Departemen Agama juga dipengaruhi oleh keadaan politik.

b. Faktor Ekonomi

Faktor ekonomi merupakan faktor pendorong bagi umat islam Indonesia untuk melaksanakan haji dan juga berdampak pada penyelenggaraan haji di Indonesia, Selama era 1990an, Pemerintah Orde Baru Suharto mulai kehilangan kontrol ketika masyarakat Indonesia menjadi semakin asertif. Hal ini sebagian disebabkan karena kesuksesannya sendiri perkembangan ekonomi yang mengesankan membuat lebih banyak orang Indonesia mendapat Pendidikan sehingga perekonomian juga meningkat, dan berdampak pada masyarakat unruk mendaftarkan dirinya sebagai calon jamaah haji, dapat dilihat pada tahun 1970 terjadi penurunan biaya ONH. Besarnya biaya ONH kapal laut sebesar Rp. 336.000, sedangkan biaya pesawat terbang sebesar Rp. 380.000. adanya penurunan biaya ini dipicu oleh semakin baiknya kondisi ekonomi masyarakat Indonesia pada masa tersebut. Tindakan ini dilakukan untuk menekan inflasi dan mengurangi volume uang, dengan tujuan meningkatkan taraf hidup rakyat sekaligus meletakkan dasar-dasar pembangunan dalam tahapan selanjutnya, iklim ekonomi Indonesia semakin naik dan membaiknya ekonomi masyarakat berdampak juga pada banyaknya antrian jamaah haji yang semakin panjang (*waiting list*).

c. Faktor Sosial

Faktor sosial juga turut mempengaruhi penerapan kebijakan haji, seperti jumlah kuota yang ditetapkan pemerintah terbatas sedangkan jumlah pendaftar haji setiap tahun semakin bertambah banyak sehingga pemerintah memperkenalkan kembali haji Berdikari (berdiri di atas kaki sendiri). Selain itu, lahirnya Keputusan Presiden RI No. 22 tahun 1969 dan Instruksi Presiden RI No. 6 tahun 1969 juga akibat kondisi sosial pada waktu itu, dimana muncul kasus-kasus penyelewengan penyelenggaraan perjalanan haji sebagai akibat ikut sertanya lembaga/badan

swasta yang beberapa di antaranya tidak profesional dan tidak bertanggung jawab, serta banyaknya protes dari para calon jamaah kepada pemerintah akibat masalah tersebut. Seperti yang terjadi pada tahun 1973 bertambahnya jumlah jamaah haji setiap tahun semakin meningkat menyebabkan sering terjadinya kerusakan-kerusakan pada kapal haji milik PT Arafat, contohnya yang terjadi pada kapal Gunung Djati yang mengalami kerusakan hal ini menyebabkan jamaah haji harus menunggu kapal haji yang lain datang, dan berdampak pada jamaah haji yang kehabisan uang bahkan terdapat jamaah haji yang menjual barang berharganya atau berhutang, dan banyak terjadinya peristiwa-peristiwa kecelakaan angkutan haji lainnya serta terdapat kasus jamaah penelantaran calon jamaah haji akibat tidak profesionalnya lembaga swasta dalam bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan perjalanan haji.

d. Faktor Agama

Salah satu penyebab masyarakat mendaftarkan dirinya sebagai calon jamaah haji ialah janji pahala berlipat ganda. Bahkan, dalam berbagai kesempatan, para kyai maupun da'i gemar mengulas ibadah haji lengkap dengan dalil-dalil tentang keutamaan ibadah haji. Hal ini tentunya semakin memantik motivasi seseorang untuk berangkat haji berkali-kali. Status sosial, bahwa masyarakat memandang status haji seseorang dapat meningkatkan status sosial dan mendapatkan tempat tertinggi di tengah masyarakat karena gelar kehajiannya tersebut. Berdasarkan hal tersebut pemerintah semakin aktif dalam menyampaikan sosialisasi serta penerangan terhadap calon jamaah haji¹⁰⁹, pemerintah menyerahkan bimbingan manasik haji

¹⁰⁹ M. Sjafruddin Prawiranegara, 15 Sep 2016, Menelisik Motivasi Berangkat Haji Berkali-kali, <https://analisadaily.com/berita/arsip/2016/9/16/263236/menelisik-motivasi-berangkat-haji-berkali-kali/>, diakses pada tanggal 10 Juni 2023

pada pihak penyelenggara lembaga swasta dengan catatan materi yang digunakan tidak menyeleweng pada aturan pemerintah, terbukti dengan banyak masyarakat Indonesia yang sudah berhaji akan tetapi melaksanakan haji kembali, dengan ini pemerintah mensiasati untuk memperkerah bimbingan manasik haji agar tercapai haji yang mabrur.

C. Implikasi Kebijakan Haji Tahun 1966-1998 Pada Penyelenggaraan Haji

Penerapan kebijakan haji pada tahun 1966-1998 pada masyarakat Indonesia memiliki beberapa dampak positif dan negatif, berikut dibawah ini akan penulis jabarkan mengenai dampak positif dan dampak negatif serta upaya untuk mengatasi dampak negatif dari penerapan haji pada tahun 1966-1998.

a. Dampak Positif

Beberapa dampak positif diantaranya ialah, *pertama* meningkatkan kesadaran beragama pada masyarakat. Dengan adanya kebijakan haji yang memudahkan masyarakat pada saat itu, masyarakat muslim semakin bersemangat dalam ibadah haji dikarenakan keyakinan masyarakat akan pentingnya dampak-dampak positif dan kemanfaatan yang baik bagi individu yang melaksanakan ibadah haji maupun masyarakat pada umumnya. Setiap calon jamaah haji akan memenuhi setiap tulang rusuknya dengan takut dan takwa kepada Allah SWT. Ibadah haji melatih seorang muslim mengamalkan prinsip-prinsip kemanusiaan, persaudaraan, dan persamaan secara universal. Dengan ini masyarakat telah berhasil menjadi haji mabrur yang berdampak pada problematika politik pada masa itu, Perbedaan pandangan politik seringkali mengancam ukhuwah dan persaudaraan baik dalam konteks ukhuwah Islamiyah maupun ukhuwah wathaniyah. Perpecahan akibat perbedaan pandangan politik itu dipertajam dengan tersebarnya *kabar palsu*, fitnah dan ujaran-ujaran kebecian

dalam berbagai media. Dengan ini masyarakat semakin damai dan nyaman dalam menjalankan kehidupan bernegara dengan asas Pancasila. Kemudian yang *kedua*, Meningkatnya jumlah masyarakat yang mendaftarkan dirinya sebagai calon jamaah haji. Seperti pada tahun 1970 adanya penurunan biaya ONH dipicu oleh semakin baiknya kondisi ekonomi masyarakat pada waktu itu. Sehingga banyak masyarakat yang berbondong-bondong untuk mendaftarkan dirinya sebagai calon jamaah haji, dengan hal ini mengartikan bahwa perekonomian negara pada saat itu menunjukkan Tindakan untuk menekan inflasi dan mengurangi volume uang. Dengan ini dapat meningkatkan taraf hidup rakyat sekaligus meletakkan dasar-dasar dalam tahapan selanjutnya. *Ketiga*, pemerintah semakin aktif dalam memberikan perhatian khusus pada pelaksanaan ibadah haji melalui pembangunan dan fasilitas-fasilitas yang diperlukan seperti hotel dan transportasi. Seperti tragedi pada tahun 1999, tragedi yang merenggut lebih 1.400 jemaah termasuk sekitar 650 calon haji Indonesia saat saling berdesakan di terowongan Mina menuju jamarat, dengan ini pemerintah Arab Saudi membangun 2 terowongan untuk jalur pergi dan jalur pulang, selain itu dengan adanya kejadian itu pemerintah membangun posko-posko kesehatan yang dibangun oleh negara yang banyak mengirimkan jemaah seperti Indonesia dengan balai-balai pengobatan haji (BPHI). Delapan rumah jagal berkemampuan 1,5 juta hewan, juga disediakan di Mina untuk memenuhi hewan kurban atau pembayaran denda pelanggaran ibadah haji.

b. Dampak Negatif

Dampak negatif yang *pertama* yaitu, Tingginya biaya haji yang sangat mahal pada waktu itu. Kebijakan ekonomi pada Orde Baru diarahkan pada pembangunan di segala bidang. Namun, pada pelaksanaannya tidak sesuai aturan sehingga berdampak pada kesenjangan ekonomi yang besar di masyarakat. Hal ini disebabkan

oleh kebijakan ekonomi serta pembangunan yang dilakukan pemerintah sudah baik, tetapi tidak bersifat merata, sehingga muncul kesenjangan antara golongan kaya dan golongan miskin. Di awal pemerintahan Soeharto menjabat, ia dihadapkan oleh masalah yang cukup sulit di bidang ekonomi, yaitu: Hiperinflasi hingga 650 persen, hutang luar negeri, melonjaknya harga kebutuhan pokok Kerusakan sarana dan prasarana, Rendahnya pendapatan per kapita penduduk Indonesia, hanya mencapai 70\$. Hal ini menyebabkan banyaknya calon jamaah haji yang gagal berangkat karena tidak sanggup untuk melunasi setoran pelunasan haji. Kemudian yang *kedua* pemerintah melibatkan penyelenggaraan haji dengan pihak swasta yang menyebabkan banyaknya ketimpangan dari pihak swasta dengan praktik calo sehingga merugikan jamaah haji Indonesia karena harga tinggi, selain itu terdapat banyak kasus masyarakat yang ingin mendaftarkan dirinya sebagai calon jamaah haji namun menggunakan perantara orang yang dipercainya sehingga tidak didaftarkan sebagai calon jamaah haji melainkan uang dibawa kabur dan digunakan dengan keperluan sendiri. yang *ketiga*, terdapat kelalaian pemerintah dalam angkutan haji, seperti terjadinya jatuhnya pesawat Air Martin pada tahun 1974, kerusakan kapal milik PT Arafat yang menyebabkan jamaah haji terlantar dan menunggu kapal haji lain datang, sehingga jamaah haji harus mengeluarkan biaya kembali untuk keperluannya, dengan kejadian itu jamaah haji kehabisan uang bahkan ada yang sampai menjual barang berharga atau berhutang. Pada tahun 1977 beberapa kejadian rutin yang berhubungan dengan angkutan haji, hampir setiap tahun kapal-kapal haji milik PT Arafat mengalami kerusakan dan hal ini sangat mengganggu jadwal keberangkatan maupun pemulangan haji. *Keempat*, keamanan dan pengawasan pemerintah yang kurang tepat, menjadikan jamaah haji kurang berminat untuk mendaftarkan dirinya sebagai calon jamaah haji, seperti yang pernah terjadi pada

tahun 1974 terdapat 79 bayi lahir di atas kapal haji, peristiwa tersebut menunjukkan kurang efektifnya pemerintah dalam sosialisasi dan longgarnya pelaksanaan peraturan penyelenggaraan haji yang telah dibuat oleh pemerintah, pada tahun 1979/1980 terjadi peristiwa segerombolan orang bersenjata yang menduduki masjidil haram menjelang subuh pada tanggal 1 Muharram 1400 H, segerombolan bersenjata ini menduduki masjidil haram kurang dari 4 hari, akibatnya pemulangan jamaah haji Indonesia mengalami kemunduran selama 4 hari dari jadwal yang telah direncanakan sebab kepanikan dan kekhawatiran jamaah haji Indonesia yang tidak terurus selama di Makkah.

c. Upaya Penanganan Untuk Perbaikan Haji di Masa Sekarang

Penyelenggaraan haji di Indonesia menjadi perhatian khusus bagi pemerintah ke depan. Telah tercatat dalam perjalanan sejarah penyelenggaraan haji di Indonesia dilaksanakan di bawah Kementerian Haji, yayasan di bawah Kementerian Agama, dan juga keterlibatan pihak swasta. Namun dari para penyelenggara tersebut, tetap pemerintah tidak bisa lepas tangan untuk ikut bertanggung jawab dalam penyelenggaraan ibadah haji secara nasional. Pemerintah memiliki peran yang sangat andil dalam menentukan keberhasilan penyelenggaraan perjalanan haji. ada beberapa alternatif dari pemerintah terkait pengelolaan haji di masa ini, yaitu: pertama, dukungan dari manajemen. Hal ini berkaitan dengan penguatan organisasi dan kelembagaan, pengendalian mutu, pengelolaan keuangan, penertiban aset-aset haji, pengawasan haji, koordinasi antar petugas penanggung jawab, hingga evaluasi. Kedua, aspek pembinaan haji pada aspek ini yang diperhatikan adalah memberikan bimbingan kepada jamaah dengan sebaik mungkin dari mulai pra haji, hingga pasca haji. Kemudian juga dari sisi profesionalisme sumber daya manusia pengelola haji yang harus ditingkatkan menjadi lebih baik lagi. Ketiga, aspek pelayanan.

Aspek ini juga menjadi penting untuk dibenahi dan diperhatikan. Karena pelayanan menjadi garda terdepan di dalam melayani calon jamaah haji. Hal ini berkaitan dengan sistem kuota haji secara nasional. Karena antrian calon jamaah haji bertambah tahun semakin meningkat, maka sistem kuota menjadi jalan keluar untuk mengatasi persoalan tersebut, tentunya ini juga masih perlu dibenahi agar semakin baik dan juga transparan. Selain itu, meski ada revitalisasi sistem komputerisasi haji terpadu. Hal ini sebagai bentuk kemudahan dalam memperbaharui kondisi di lapangan. Kemudian juga dari sisi pelayanan pemondokan, katering, layanan penerbangan, dan juga perlindungan jamaah haji harus menjadi perhatian khusus agar menjadi lebih baik ke depan.¹¹⁰

Berikut dibawah ini upaya untuk pengananan perbaikan haji di masa sekarang menurut penulis,

1. Pentingnya kebijakan yang transparan dan akuntabel dalam pengelolaan dana haji. Keterbukaan dalam pengelolaan dana haji dapat membantu masyarakat memahami lebih baik tentang pengelolaan dana haji dan dapat mengurangi praktik calo atau ketimpangan pada penyelenggaraan dari pihak swasta.
2. Mewajibkan penyedia jasa perjalanan haji untuk memberikan layanan yang berkualitas, seperti akomodasi yang nyaman dan transportasi yang aman. Hal ini dapat mengurangi risiko kecelakaan dan meminimalisasi ketidaknyamanan yang mungkin dialami oleh calon jamaah haji.
3. Meningkatkan koordinasi antara pemerintah pusat dan daerah dalam pengaturan pelaksanaan haji. Koordinasi yang baik dapat mengurangi kesenjangan antara daerah yang satu dengan yang

¹¹⁰ Muhammad Irfai Muslim, *Histiografi Manajemen Haji Di Indonesia: Dinamika Dari Masa Kolonial Hingga Kemerdekaan* (Yogyakarta: UIN Sunan Kalijaga 2020), hal 62-63

lain, sehingga masyarakat di seluruh Indonesia dapat memiliki akses yang lebih baik dalam melaksanakan ibadah haji.

4. Memberikan edukasi kepada masyarakat mengenai pentingnya melaksanakan ibadah haji dan menjelaskan secara detail tentang proses pendaftaran dan biaya yang dibutuhkan. Hal ini dapat membantu masyarakat dalam mempersiapkan diri secara matang dan menghindari praktik penipuan dari penyelenggara perjalanan haji pihak swasta
5. Memperkuat pengawasan terhadap praktik calo dan penipuan dalam pengurusan haji. Pengawasan yang ketat dapat membantu menekan praktik calo dan memastikan bahwa masyarakat tidak menjadi korban penipuan dalam pengurusan haji.

Pembelajaran-pembelajaran tersebut dapat membantu dalam memahami dan menangani perbaikan haji di masa sekarang. Penting untuk diterapkan oleh pemerintah agar pelaksanaan ibadah haji di Indonesia semakin teratur, aman, dan nyaman.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari pengakajian berbagai dokumen dan literatur yang telah penulis peroleh tentang ordonansi haji pada masa orde baru tahun 1966-1998, dapat di simpulkan sebagai berikut,

Selama Orde Baru penulis mengkategorikan kebijakan penyelenggaraan haji menjadi 2 kategori. *Pertama*, penyelenggaraan urusan haji baik secara administrasi maupun teknik operasional dilaksanakan oleh Departemen Urusan Haji (DUHA menjadi Departemen Urusan Haji), kemudian Departemen Urusan Haji digabung ke Departemen Agama sehingga berubah menjadi Direktorat Jenderal Urusan Haji di bawah lingkungan dan koordinasi Departemen Agama. *Kedua*, penyelenggaraan urusan haji baik secara administrasi maupun teknik operasional dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam dan Urusan Haji. Pada tahun 1979, Direktorat Jenderal Urusan Haji digabung dengan Direktorat Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam sehingga menjadi Direktorat Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam dan Urusan Haji

Oleh sebab itu, segala kegiatan yang berhubungan dengan penyelenggaraan urusan haji menjadi tanggung jawab Menteri Agama, sedangkan pelaksanaan kegiatan penyelenggaraan urusan haji dilaksanakan oleh Dirjen Bimas Islam dan Urusan Haji. Kebijakan haji pada masa orde baru tidak mengalami perubahan yang signifikan, perbedaan paling menonjol terdapat pada ONH haji tiap tahun, berikut di bawah ini penulis sebutkan biaya ONH pertahun selama tahun 1966-1998:

Tabel 4. 1 ongkos naik haji dari tahun ke tahun

No	Tahun	Kapal Laut	Pesawat Udara	Berdikari
1.	1966	Rp. 27.000		Rp. 67.500
2.	1997	Rp. 62.500		Rp. 130.000
3.	1970	Rp. 336.000	Rp. 380.000	
4.	1971	Rp. 320.000	Rp. 370.000	

5.	1972	Rp. 380.000	Rp. 402.000	
6.	1973	Rp. 424.000	Rp. 446.000	
7.	1974	Rp. 556.000	Rp. 560.000	
8.	1975	Rp. 795.000	Rp. 690.000	
9.	1976	Rp. 925.000	Rp. 890.000	
10.	1977	Rp. 905.000	Rp. 816.000	
11.	1978		Rp. 766.000	
12.	1979		Rp. 1.490.000	
13.	1980		Rp. 1.577.000	
14.	1981		Rp. 1.943.000	
15.	1982		Rp. 2.110.000	
16.	1983		Rp. 2.320.700	
17.	1984		Rp. 3.128.500	
18.	1985		Rp. 3.212.000	
19.	1986		Rp. 3.121.000	
20.	1987		Rp. 4.560.000	
21.	1988		Rp. 4.780.000	
22.	1989		Rp. 5.150.000	
23.	1990		Rp. 5.320.000	
24.	1991		Rp. 6.000.000	
25.	1992		Rp. 6.475.000	
26.	1993		Rp. 6.700.000	
27.	1994		Rp. 6.900.000	
28.	1995		Rp. 7.070.000	
29.	1996		Rp. 7.290.000	
30.	1997		Rp. 8.805.000	
31.	1998		Rp. 27.373.000	

Kebijakan haji pada masa Orde Baru diimplementasikan dengan tujuan untuk memperkuat otoritas dan legitimasi pemerintahan Orde Baru. Upaya ini dilakukan melalui penetapan kuota haji yang diatur oleh pemerintah serta pengelolaan pembiayaan haji yang dilakukan oleh

lembaga-lembaga tertentu. Namun, implementasi kebijakan haji pada masa Orde Baru juga mendatangkan dampak positif dan dampak negatif seperti pertama meningkatkan kesadaran beragama pada masyarakat.

Dengan adanya kebijakan haji yang memudahkan masyarakat pada saat itu, masyarakat muslim semakin bersemangat dalam ibadah haji dikarenakan keyakinan masyarakat akan pentingnya dampak-dampak positif dan kemanfaatan yang baik bagi individu yang melaksanakan ibadah haji maupun masyarakat pada umumnya. kedua, Meningkatnya jumlah masyarakat yang mendaftarkan dirinya sebagai calon jamaah haji. Seperti pada tahun 1970 adanya penurunan biaya ONH dipicu oleh semakin baiknya kondisi ekonomi masyarakat pada waktu itu. Sehingga banyak masyarakat yang berbondong-bondong untuk mendaftarkan dirinya sebagai calon jamaah haji, dengan hal ini mengartikan bahwa perekonomian negara pada saat itu menunjukkan Tindakan untuk menekan inflasi dan mengurangi volume uang. Dengan ini dapat meningkatkan taraf hidup rakyat sekaligus meletakkan dasar-dasar dalam tahapan selanjutnya. Ketiga ,pemerintah semakin aktif dalam memberikan perhatian khusus pada pelaksanaan ibadah haji melalui pembangunan dan fasilitas-fasilitas yang diperlukan seperti hotel dan transportasi. Namun, implementasi kebijakan haji pada masa Orde Baru juga mendatangkan dampak negatif seperti peningkatan biaya bagi calon jamaah haji dan ketergantungan terhadap lembaga-lembaga tertentu dalam pelaksanaan ibadah haji. Selain itu, kebijakan haji pada masa Orde Baru juga terindikasi menjadi sarana pendanaan untuk kepentingan politik dan ekonomi pemerintah Orde Baru.

Implikasi politik dan ekonomi adalah yang paling mempengaruhi, di mana kebijakan tersebut digunakan untuk memperkuat otoritas dan legitimasi pemerintah Orde Baru. Namun, implementasi kebijakan itu juga mendatangkan dampak negatif, seperti peningkatan biaya dan ketergantungan pada lembaga-lembaga tertentu dalam pelaksanaan ibadah haji. Oleh karena itu, saat ini, diperlukan peninjauan kembali atas kebijakan haji yang diterapkan oleh pemerintah untuk menghindari dampak negatif

dan memperkuat pelaksanaan ibadah haji secara lebih baik. Upaya dalam mengatasi dampak tersebut diantaranya, Pentingnya kebijakan yang transparan dan akuntabel dalam pengelolaan dana haji. Keterbukaan dalam pengelolaan dana haji dapat membantu masyarakat memahami lebih baik tentang pengelolaan dana haji dan dapat mengurangi praktik calo, Mewajibkan penyedia jasa perjalanan haji untuk memberikan layanan yang berkualitas, seperti akomodasi yang nyaman dan transportasi yang aman. Hal ini dapat mengurangi risiko kecelakaan dan meminimalisasi ketidaknyamanan yang mungkin dialami oleh calon jamaah haji, Meningkatkan koordinasi antara pemerintah pusat dan daerah dalam pengaturan pelaksanaan haji.

Koordinasi yang baik dapat mengurangi kesenjangan antara daerah yang satu dengan yang lain, sehingga masyarakat di seluruh Indonesia dapat memiliki akses yang lebih baik dalam melaksanakan ibadah haji, Memberikan edukasi kepada masyarakat mengenai pentingnya melaksanakan ibadah haji dan menjelaskan secara detail tentang proses pendaftaran dan biaya yang dibutuhkan. Hal ini dapat membantu masyarakat dalam mempersiapkan diri secara matang dan menghindari praktik calo, Memperkuat pengawasan terhadap praktik calo dan penipuan dalam pengurusan haji. Pengawasan yang ketat dapat membantu menekan praktik calo dan memastikan bahwa masyarakat tidak menjadi korban penipuan dalam pengurusan haji. Pembelajaran-pembelajaran tersebut dapat membantu dalam memahami dan mengatasi dampak negatif dari kebijakan haji pada masa Orde Baru tahun 1966-1998. Penting untuk diterapkan oleh pemerintah agar pelaksanaan ibadah haji di Indonesia semakin teratur, aman, dan nyaman.

B. Saran

Dalam penulisan skripsi ini terkait pembahasan tentang kebijakan penyelenggaraan haji pada masa orde baru tahun 1966-1998 dan sedikit membahas tentang lembaga swasta yang berperan aktif dalam

penyelenggaraan haji. Untuk itu, sebagai saran yang akan bermanfaat bagi peneliti selanjutnya yaitu:

1. Diharapkan kepada perpustakaan UIN Walisongo Semarang untuk memperbanyak dan melengkapi berbagai literatur sejarah, terutama sejarah yang berkaitan dengan sejarah haji di Indonesia dan kebijakan politik haji Indonesia sebelum dan sesudah kemerdekaan.
2. Diharapkan bagi peneliti selanjutnya untuk lebih memperdalam lagi penelitiannya tentang ordonansi haji pada masa orde baru tahun 1966-1998 untuk menyempurnakan lagi hasil penelitian ini.

C. Penutup

Dengan mengucap syukur *alhamdulillah* penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulis menyadari sepenuhnya, tulisan ini belum bisa dikatakan sempurna. Walaupun secara maksimal telah diupayakan kesempurnaannya, namun masih banyak kekurangan, kelemahan, dan banyak celah yang masih perlu disempurnakan. Oleh karena itu, penulis tidak menutup mata dan telinga untuk mendengar dan menerima tegur sapa atau kritik dan saran yang membangun demi perbaikan dan kesempurnaan hasil penelitian ini. Tiada seorang pun yang sukses tanpa bantuan orang lain dan tiada seorang pun sukses tanpa membutuhkan orang lain. Untuk itu penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah bersedia membantu dan memberikan semangat demi terselesaikannya penulisan penelitian ini. Mudah-mudahan amal baik semuanya memperoleh balasan dari Allah SWT.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip

- Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1969 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Urusan Haji
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1988 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1988
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1989 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1989
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 1978 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1978/1979
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 1983 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1983/1984
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 1970 Tentang Perpanjangan Waktu Penyetoran Uang Muka Untuk Musim Haji Tahun 1970/1971 Sampai Dengan Bulan Juli Tahun 1970
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 1975 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Untuk Tahun 1975/1976
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 122 Tahun 1998 Tentang Biaya Perjalanan Haji Tahun 1999
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1983 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1984/1985
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 1973 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1973//1974
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 1973 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1973/1974
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1987 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1987/1988
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 1971 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Untuk Tahun 1971/1972
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 1976 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Untuk Tahun 1976/1977
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 1980 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1980/1981
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 1977 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1977/1978
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1981 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1981/1982
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 35 Tahun 1972 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1972/1973
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 1997 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1997
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 1997 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1998
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 1974 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1974

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1991 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1991

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1991 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1992

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 1996 Tentang Perubahan Keputusan Presiden Nomor 35 Tahun 1996 Tentang Badan Pengelola Dana Ongkos Naik Haji Indonesia

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 1981 tentang Penyelenggaraan Urusan Haji

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 1992 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1992

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1986 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1986/1987

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1990 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1990

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 1994 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1995

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 1995 Tentang Penyelenggaraan Urusan Haji

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 1984 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1985/1986

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 1993 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1994

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1979 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1979/1980

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1982 Tentang Besarnya Ongkos Naik Haji Tahun 1982/1983

Buku

AA Faisal, Eddy, Yatman, 2014, *Berbagi Rezeki ke Tanah Suci Bongkar Rahasia Bisnis Travel Haji & Umroh*, Jakarta, PT Alex Media Komputindo

Abdul Chaliq, 2011, *Manajemen Haji Dan Wisata Religi*, Yogyakarta : Mitra Cendekia

Abdul Rahman Hamid, Muhammad Saleh Madjid, 2011, *Pengantar Ilmu Sejarah*, Yogyakarta, Yogyakarta Ombak

Abdul Sattar, Ali Murtadho, Hasyim Hasanah, Vina Darissurayya., 2021, *Implementasi Desin Manasik Haji Alternatif(Pembelajaran Manasik Calon Jmaah Haji Kota Semarang)*, Semarang, Fatawa Publishing

Abdul Rozaq, Hasyim Hasanah, Abdul Sattar, “*PEER GUIDING Implementasi Model Kemandirian dan Ketangguhan Jemaah Haji*”, Semarang, Fatwa Publishing

Amal Bakti Departemen Agama RI (3 Januari 1946-3 Januari 1966), “*Eksistensi dan Derap Langkahnya (edisi ke II)*”, 1966

Amal Bakti Departemen Agama RI (3 Januari 1946-3 Januari 1966), “*Eksistensi dan Derap Langkahnya (edisi ke II)*”, 1987

Amir Syarifuddin, 2003, *Garis-garis Besar Fiqh*, Bogor, Kencana

- Arif Mufraeni 2021, “*Dana Haji Indonesia Harapan dalam Paralogisme Pengelolaan dan Teorisasi Keuangan Syariah Edisi Pertama*”, Jakarta, Prenada
- Arikunto S, 2020, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik Edisi Revisi VI*, Jakarta, Rineka Apta
- Departemen Agama, GEMA Suara Pembangunan Bidang Agama No 56 Tb.XI 1991
- Dudung Abdurrahman, 1999, *Metode Penelitian Sejarah Cetakan 1*, Jakarta, Logos Wacana Ilmu
- Gema Departemen Agama, Suara Pembangunan Bidang Agama Volume 16-20, Indonesia: Departemen Agama, 1995
- Gema Departemen Agama, Suara Pembangunan Bidang Agama, Indonesia: Departemen Agama, 1992
- Gema Departemen Agama. (1990). Indonesia: Departemen Agama
- Ghalia Indonesia, 1986, *Ketetapan -ketetapan MPR,1983-1988,1978-1983*, Jakarta
- Haryanto Joko Tri, Anasom, Mahlail Syakur, Iman Fadhilah, Mustagfirin, “*Panduan Perjalanan Jemaah Haji*”, Semarang, Diva Press
- Heryati, 2007, *Pengantar Ilmu Sejarah*, Universitas Muhammadiyah Palembang
- Indonesia Angkatan Udara, Angkasa Volume 24-26, 1974
- Kuntowijoyo, 1995, *Pengantar Ilmu Sejarah*, Yogyakarta , Yayasan Bentang Budaya
- Kuntowijoyo, 2018, *Pengantar Ilmu Sejarah Cetakan 1*, Yogyakarta, Tiara Wicana
- M Affan Rangkuti, 2016, *Bulan Sabit Bintang Lima*”,Bandung, Mizan Media Utama
- Maria Farida Indrati S, 2006, *Ilmu Perundang-undangan (2) (Proses dan teknik penyusunan)*, Jakarta, Kanisus
- Noor Hamid, 2020, *Manajemen Haji Dan Umroh Mengelola Perjalanan Tamu Allah ke Tanah Suci* Cetakan Petama, Yogyakarta , Semesta Aksara
- Ratna Sukmayani, dkk, 2003, “ Ilmu Pengetahuan Soial 3 untuk SMP/MTs kelas IX”.Jakarta, PT Gramedia
- Saifuddin Azwar, 2004, *Metode Penelitian*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar
- Sumuran Harahap dan Mursyidi Mr, 2003, *Lintasan Sejarah Perjalanan Jamaah Haji Indonesia*, Jakarta, Intimedis Ciptanusantara
- Sutrisno Hadi, 2002, *Metodologi Research*, Yogyakarta, Andi Offest
- Tata Sukayat, 206, *Manajemen Haji, Umrah, dan Wisata Agama*, Bandung, Simbiosis Rekatama Media
- Wahbah Az-zuhaili,2011, *Fiqh Islam Wa Adilatuhu 3 Cet 1*, Jakarta, Darul Fikri
- Wahid, Marzuki, 2001, *Fiqh Madzhab Negara; Kritik Atas Politik Hukum Islam Di Indonesia*. Lkis Pelangi Aksara
- Yusuf A Hasan, 2017, “*Birokrasi Haji Penyelenggaraan Ibadah Haji Pemerintah Orde Baru*, Yogyakarta , Samudera Biru
- Yuyun Affandi, 2021, *Haji Bagi Generasi Milenial Paradigma Tafsir Tematik*, Semarang, Fatawa Publishing

Jurnal

Dwi Wahyono, Gayung Kasuma, 2012, jurnal vorlender, vol.1 No. 1 Desember 2012:1-109 *Propoganda Orde Baru 1966-1980*

Erwinda Faridatus, 2018 “*Dinamika Penyelenggaraan Urusan Haji Di Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 1950-1974*”(Jurnal Prodi Ilmu Sejarah 2018), Universitas Negeri Yogyakarta

Kaksim, 2011, *Berhaji Pada Masa Orde Baru Di Sumatera Barat 1966-1981* (Jurnal Pelangi Vol.3 No.2 Juni 2011 Kaksim, *Berhaji Pada Masa Orde Baru Di Sumatera Barat 1966-1981* (Jurnal Pelangi Vol.3 No.2 Juni 2011), hal 95-96

Muhammad Noor, 2018, *Jurnal Humaniora dan Teknologi Volume 4, Nomor 1 “Haji Dan Umrah”*

Nurjannah, 2014, *Lima Pilar Islam Sebagai Pembentuk Kepribadian Muslim*. Jurnal Hisbah, Vol. 11, No. 1, Juni 2014

Sari Muliani, Husaini, Mawardi, 2019, “*Pengelolaan Haji Aceh Pasca Kemerdekaan Indonesia 1950-2017*” (Jurnal Ilmiah Mahasiswa Jurusan Pendidikan Sejarah Vol.4 No 2-Juni 2019), Universitas Syiah Kuala

Zainal, 2012, *Regulasi Haji Indonesia Dalam Tinjauan Sejarah* (Jurnal JURIS Volume 11, Nomor 2, Desember 2012)

Skripsi

Erica Oktaviana, 2022, Thesis “*Kebijakan Ongkos Naik Haji (ONH) Di Indonesia Tahun 1960-1975*”, Yogyakarta, UIN Sunan Kalijaga

Lena Inge Yunitasari, 2017, “*Kebijakan Haji Di Indonesia Tahun 1967-1970 M: Studi Kasus Peristiwa Gambela*”, Yogyakarta, UIN Sunan Kalijaga

Muhammad Irfai Muslim, 2020, *Histiografi Manajemen Haji Di Indonesia: Dinamika Dari Masa Kolonial Hingga Kemerdekaan*, Yogyakarta, UIN Sunan Kalijaga

Mustika, Wirda, 2013 ,” *Sejarah Pengelolaan Ibadah Haji Pada Masa Awal Kemerdekaan Indonesia Sampai Pada Masa Orde Baru Di Medan*” (Undergraduate thesis: UNIMED)

Rina Farihatul Jannah, 2018, *Kebijakan Penyelenggaraan Perjalanan Haji di Indonesia Tahun 1945-2000 M*, Surabaya, UIN Sunan Ampel Erica Oktaviana, 2022, Thesis “*Kebijakan Ongkos Naik Haji (ONH) Di Indonesia Tahun 1960-1975*”, Yogyakarta, UIN Sunan Kalijaga

Zubaedi, “*Analisis Problematika Manajemen Pelaksanaan Haji Indonesia: Rekonstruksi Model Pengelolaan Haji Menuju Manajemen Haji yang Modern*”, Bengkulu: IAIN Bengkulu, 2016

Web

3 Arti Kata Ordonansi di Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) <https://kbbi.lektur.id/ordonansi> , (diakses pada tanggal 9 Februari 2022)

Muhammad Yasin , “Perbedaan Ordonantie dengan Reglement”, <https://www.hukumonline.com/klinik/a/perbedaan-iordonantie-i-dengan-ireglement-i-cl6828/> , (diakses pada tanggal 9 Maret 2023)

M. Sjafruddin Prawiranegara, 15 Sep 2016, Menelisik Motivasi Berangkat Haji Berkali-kali, <https://analisadaily.com/berita/arsip/2016/9/16/263236/menelisik-motivasi-berangkat-haji-berkali-kali/>, diakses pada tanggal 10 Juni 2023

Muhammad Yasin, "Perbedaan Ordonantie dengan Reglement", <https://www.hukumonline.com/klinik/a/perbedaan-iordonantie-i-dengan-ireglement-i-cl6828/>, (diakses pada tanggal 1 Juni 2023)

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama : Umul Fandhilah
Tempat, Tanggal Lahir : Demak, 26 Juni 2001
Jenis Kelamin : Perempuan
Nama Ayah : Nursaid
Nama Ibu : Rumiya
Alamat Asli : Surodadi RT 05/01 Sayung Demak
No Hp : 082136248825
Email : umulfandhilah2@gmail.com
Pendidikan Formal : 1. SD N Surodadi 2
2. MTs Raudlatul Ulum
3. MA Raudlatul Ulum
4. UIN Walisongo Semarang