

**EVALUASI DAMPAK KEBIJAKAN PEMBANGUNAN  
BANDARA INTERNASIONAL LOMBOK TERHADAP KONDISI BISNIS  
DI SEKITAR EX-BANDARA SELAPARANG MATARAM  
DAN UPAYA UNTUK MENINGKATKANNYA**

**LALU MOH. NAZAR FAJRI**

*Dosen Tetap pada FIA Universitas Nahdlatul Wathan Mataram*

**ABSTRAK**

*Pembangunan Bandara Internasional Lombok yang berada di Nusa Tenggara Barat merupakan salah satu kebijakan Nasional yang bertujuan untuk menjawab problematika dan peluang yang ada di Nusa Tenggara Barat. Namun masalah yang muncul kemudian adalah berkaitan dengan kondisi bisnis yang ada pada Ex-Bandara yakni "Bandara Selaparang" yang sampai saat ini belum jelas peruntukannya. Keadaan tersebut terlihat berubah signifikan, karena pada saat masih beroperasi kegiatan ekonomi terlihat begitu hidup di daerah tersebut namun saat ini sebaliknya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak dari perpindahan bandara, yang kemudian mensinergikannya dengan keadaan real kondisi bisnis dari pada Entrepreneur yang ada di sekitar Ex-Bandara tersebut dan selanjutnya melihat bagaimana kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah dalam hal ini Pemerintah Kota Mataram bersama-sama dengan pelaku bisnis dalam upaya menghidupkan kembali geliat perekonomian daerah tersebut yang merupakan sebagai bentuk eksistensi dari pemerintah dan para pelaku bisnis. Diharapkan dari penelitian ini akan memberikan kontribusi (rekomendasi) yang positif dalam formulasi kebijakan di masa yang akan datang dan menyelesaikan persoalan tersebut.*

**ABSTRACT**

*Development of Lombok International Airport located in West Nusa Tenggara is a national policy that aims to address the problems and opportunities that exist in West Nusa Tenggara. But the problem that arises then is related to the business conditions that existed at the "Selaparang" airport which until now has not been clear designation. The circumstances appear to change significantly, because when the economy was still operating activities is so alive in the area but this time otherwise. This study aims to determine the impact of the transfer of the airport, which then mensinergikannya with state real business conditions of the Entrepreneur is around airport and further see how the policy pursued by the government in this case the City of Mataram together with businesses in an effort to revive the economy of the region stretching which is a form of existence of the government and businesses. It is hoped this research will contribute (recommendation) is positive in the formulation of policy in the future and resolve the issue.*

**Keywords:** Impact Evaluation, Policy, Business Condition

**A. PENDAHULUAN**

**1. Latar Belakang**

Berawal pada tahun 1994, Pemerintah Nusa Tenggara Barat dengan PT. Angkasa Pura I berencana untuk membangun bandara berkelas Internasional di salah satu kabupaten di Nusa Tenggara Barat yakni Kabupaten Lombok Tengah. Kebijakan tersebut bertujuan untuk menggantikan Bandar Udara Selaparang Mataram.

Kebijakan Pembangunan Bandara Internasioanal Lombok pun terealisasi dan launching untuk pertama kalinya pada bulan Oktober tahun 2011 dimana kemudian menimbulkan pertanyaan masyarakat akan keberadaan ex-bandara Selaparang yang berada di Kota Mataram. Pertanyaan tersebut semakin menyeruak ke permukaan ketika para pelaku usaha/bisnis yang berada di sekitar bandara sangat merasakan dampak (dalam hal penjualan/pendapatan) dari perpindahan mobilitas tersebut yang awalnya tinggi kini berangsur-angsur menurun.

Bisnis secara umum mempunyai lingkungan yang dikenal dengan lingkungan internal dan eskternal. Pearce dan Robinson (2007) mengidentifikasinya atas lingkungan makro (ekonomi, sosial, politik, teknologi dan ekologis), lingkungan industri (kekuatan suplier, konsumen, barang subtitusi dan pesaing) serta lingkungan operasional (kriditor dan pelanggan).

Luasnya faktor eksternal perusahaan tergantung pada skala bisnis, jika perusahaan berskala multinasional, maka lingkungan eksternal menjadi tidak terbatas. Bisnis yang dimiliki akan terpengaruh oleh kondisi ekonomi dunia dan perubahan faktor lainnya. Kondisi yang berbeda pada skala bisnis kecil, misalnya bisnis yang fokus pada keramaian pada suatu wilayah tertentu akan sangat tergantung pada mobilitas penduduk serta kemampuan dalam memberikan produk yang sesuai dengan pasar sasaran. Perusahaan yang demikian dapat dinyatakan skala kecil, misalnya pelaku usaha di dalam pasar, bisnis dalam lingkungan terminal, bisnis sekitar wilayah bandara dan bisnis lain yang mengharapkan pembeli dari wilayah sekitra yang sedang melakukan mobilitas.

## **2. Rumusan Masalah**

Bagaimanakah dampak kebijakan pembangunan Bandara Internasional Lombok terhadap kondisi bisnis di sekitar ex-bandara Selaparang Mataram dan upaya untuk meningkatkannya?

*Evaluasi Dampak Kebijakan ..... (Lalu Moh. Nazar Fajri)*

### 3. Landasan Teori

#### a. Kritik Akademisi & Praktisi Terhadap Implikasi Kebijakan

Menurut Dye (1981) ada sejumlah permasalahan yang dihadapi dalam studi evaluasi kebijakan, yang belakangan dideskripsikan sebagai eksperimentasi kebijakan : (1) Penentuan apa tujuan yang akan dicapai oleh program. Siapa kelompok target dan apa efek yang diharapkan? Pemerintah seringkali menghendaki tujuan yang bertentangan untuk memuaskan berbagai kelompok sekaligus. Ketika tidak ada kesepakatan mengenai tujuan program dan kebijakan, maka studi evaluasi kebijakan akan diperhadapkan pada konflik kepentingan yang besar; (2) Sejumlah program dan kebijakan lebih memiliki nilai simbolis. Program dan kebijakan tersebut tidak secara aktual merubah kondisi kelompok target, melainkan semata-mata menjadikan kelompok tersebut merasa bahwa pemerintah “memperhatikan”; (3) Agen pemerintah memiliki kepentingan tetap yang kuat dalam “mencoba” apakah program membawa dampak positif. Administrator seringkali melakukan percobaan untuk mengevaluasi dampak program yang dibuat bagaikan mencoba membatasi atau merusak programnya atau mempertanyakan kompetensi administrator; (4) Agen pemerintah biasanya memiliki investasi besar – organisasi, finansial, fisik, dan psikologikal – pada program dan kebijakan yang sedang dikerjakan; (5) Sejumlah studi empiris mengenai dampak kebijakan yang dikerjakan oleh agen pemerintah mencakup sejumlah gangguan terhadap kegiatan program yang sedang berjalan; (6) Evaluasi program memerlukan pembiayaan, fasilitas, waktu, dan pegawai yang mana agen pemerintah tidak ingin berkorban dari program yang sudah berjalan. Studi dampak kebijakan, seperti halnya sejumlah penelitian, membutuhkan uang untuk membiayai.

#### b. Dampak Kebijakan

Dampak kebijakan adalah keseluruhan efek yang ditimbulkan oleh suatu kebijakan dalam kondisi kehidupan nyata (Dye, 1981). Menurut Anderson (1984), semua bentuk manfaat dan biaya kebijakan , baik yang langsung maupun yang akan datang, harus diukur dalam bentuk efek simbolis atau efek nyata. *Output* kebijakan adalah berbagai hal yang dilakukan pemerintah.

*Evaluasi Dampak Kebijakan ..... (Lalu Moh. Nazar Fajri)*

Kegiatan ini diukur dengan standar tertentu. Angka yang terlihat hanya memberikan sedikit informasi mengenai *outcome* atau dampak kebijakan public, karena untuk menentukan *outcome* kebijakan publik perlu diperhatikan perubahan yang terjadi dalam lingkungan atau sistem politik yang disebabkan oleh aksi politik.

Secara teoritis, dampak kebijakan tidak sama dengan *output* kebijakan. Karena itu menurut Dye (1981), penting untuk tidak mengukur manfaat dalam bentuk aktivitas pemerintah semata. Hal ini perlu dicermati karena yang seringkali terlihat adalah pengukuran aktivitas pemerintah semata-mengukur *output* kebijakan. Dalam menjelaskan determinan kebijakan publik, ukuran *output* kebijakan publik sangat penting untuk diperhatikan. Namun, dalam menilai dampak kebijakan publik, perlu ditemukan identitas perubahan dalam lingkungan yang terkait dengan upaya mengukur aktivitas pemerintah.

#### c. Kondisi Bisnis

Kondisi bisnis suatu perusahaan dapat dikaji internal perusahaan tersebut dengan kondisi pesaing dan kondisi pasar. Kajian tertentu juga menghubungkannya dengan lingkungan eksternal yang mempunyai relevansi dengan bisnis perusahaan terkait. Perusahaan dalam hubungan dengan kondisi pasar, dapat berada pada pasar monopoli, oligopoli, persaingan sempurna dan monopolistik (Agustinus, 1996:53).

#### d. Ragam Kebijakan Bisnis

Desain kebijakan dapat mengacu pada temuan kajian penentuan ROI dengan metode Du Pont. Alternatif kebijakan yang diajukan di atas lebih pada pendekatan untuk meningkatkan net profit margin. Alternatif kebijakan lain yang dilakukan adalah meningkatkan perputaran aktiva. Pada kondisi internal perusahaan yang baik, mendapatkan keuntungan serta lingkungan eksternal memberikan dukungan, maka kegiatan investasi pada aktiva produktif dapat dilakukan. Kondisi sebaliknya jika perusahaan mengalami kerugian, maka analisis kemungkinan nilai aktiva yang berlebih perlu dilakukan (Weston dan Brigham, 1998). Kebijakan dalam pengelolaan bisnis dapat dilakukan dari ragam pendekatan, penelitian ini fokus pada pengelolaan atau manajemen keuangan.

**B. METODE PENELITIAN**

Sukmadinata (2006:72) menyatakan penelitian deskriptif adalah suatu bentuk penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada, baik fenomena alamiah maupun fenomena buatan manusia. Fenomena itu bisa berupa bentuk, aktivitas, karakteristik, perubahan, hubungan, kesamaan, dan perbedaan antara fenomena yang satu dengan lainnya. Selanjutnya yang bisa dijelaskan baik dengan angka-angka maupun kata-kata. Dalam penelitian dilakukan uraian atas kondisi bisnis, terutama aspek yang berhubungan dengan kemampuan dalam menghasilkan laba dan kemampulabaan perusahaan pada periode satu tahun dan setelah perubahan lokasi bandara. Selain itu untuk melihat upaya apa saja yang dilakukan oleh pemilik usaha dan pemerintah dalam mengembangkan eks bandara Selaparang.

**C. HASIL DAN PEMBAHASAN**

**1. Kemampulabaan Toko Kepeng Mas Tenun Songketan Lombok**

Kemampulabaan dalam penelitian ini ditentukan dengan menggunakan rasio ROI (*return on investment*). Dalam rangka mendapatkan informasi yang luas mengenai kemampulabaan tersebut dilakukan dengan cara mengalikan antara net profit margin dengan total asset turnover. Perhitungan ROI pada Toko Kepeng Mas Tenun Songketan Lombok sebagai berikut.

Tabel 4.10. Perhitungan Kemampulabaan Toko Kepeng Mas Tenun Songketan Lombok Periode Pra dan Pasca ex-Bandara Selaparang

Keterangan	Per Oktober 2010-Sept 2011	Per Okt 2011-Des 2012	Persentase Perubahan (%)
Laba Bersih	101.087.631,67	-17.287.633,33	-117,10
Penjualan	1.952.610.000,00	791.340.000,00	-59,47
Total Aktiva	433.716.666,67	402.610.000,00	-7,17
NPM (%)	5,18	-2,18	-142,20
TATO (X)	4,50	1,97	-56,34
ROI	23,31	-4,29	-118,42

Sumber: Dokumen, 2015.

Informasi laba bersih, penjualan dan total aktiva telah diberikan pada kajian sebelumnya. Informasi penting pada sub ini adalah perhitungan ROI, yang diperoleh dari :

$$\text{ROI} = \text{NPM} \times \text{TATO}$$

$$\text{NPM} = \frac{\text{Laba bersih}}{\text{Penjualan}} \times 100\%$$

$$\text{TATO} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aktiva}}$$

Pada periode pra ex-Bandara Selaparang, Toko Kepeng Mas Tenun Songketan Lombok memperoleh nilai NPM sebesar 5,18%. Maksudnya adalah setiap Rp.100 penjualan yang diperoleh Toko Kepeng Mas Tenun Songketan Lombok pada periode pra ex-Bandara Selaparang, diperoleh keuntungan sebesar Rp.5,18. Kondisi yang sangat berbeda dengan periode pasca ex-Bandara Selaparang, Toko Kepeng Mas Tenun Songketan Lombok mempunyai NPM sebesar -2,18%. Artinya setiap Rp.100 nilai penjualan yang diperoleh, pihak perusahaan menderita kerugian sebesar Rp.2,18. Fakta ini menunjukkan bahwa nilai penjualan yang diperoleh perusahaan tidak dapat menutupi total biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan.

Perhatian pada peningkatan nilai penjualan dengan melakukan pengendalian biaya menjadi sangat penting dalam bisnis Toko Kepeng Mas Tenun Songketan Lombok. Ditegaskan demikian, karena pada periode pasca ex-Bandara Selaparang, nilai TATO (perputaran aktiva) yang dimiliki sebesar 1,97 kali. Walaupun lebih rendah dibandingkan dengan periode pra ex-Bandara Selaparang, sebesar 4,50 kali, tetapi tingkat perputaran tersebut dinyatakan telah cukup memadai.

Berdasarkan informasi nilai NPM dan TATO, dapat diperoleh nilai ROI Toko Kepeng Mas Tenun Songketan Lombok sebesar 23,31% pada periode pasca ex-Bandara Selaparang dan sebesar -4,29% pada periode pasca ex-Bandara Selaparang. Maksud pencapaian ROI pada periode pra ex-Bandara Selaparang adalah setiap Rp.100 total aktiva yang dimiliki Toko Kepeng Mas Tenun Songketan Lombok, diperoleh laba bersih sebesar Rp.23,31. Pencapaian ROI pada periode pra ex-Bandara Selaparang tergolong sangat baik atau kemampulabaan dalam bisnis tersebut tergolong sangat tinggi.

Kondisi kemampulabaan yang sangat berbeda pada periode pasca ex-Bandara Selaparang, diperoleh ROI sebesar -4,29%. Setiap Rp.100 nilai aktiva yang dimiliki Toko Kepeng Mas Tenun Songketan Lombok

menghasilkan kerugian sebesar Rp.4,29. Kerugian ini tergolong tinggi, sehingga perlu dicarikan alternatif solusi atau pemecahan masalah.

## 2. Kemampulabaan The City Terminal

Proses perhitungan kemampulabaan yang sama juga dilakukan pada The City Terminal. Informasi perhitungannya sebagai berikut:

Tabel 4.11. Perhitungan Kemampulabaan The City Terminal Periode Pra dan Pasca ex-Bandara Selaparang

Keterangan	Per Oktober 2010-Sept 2011	Per Okt 2011-Des 2012	Persentase Perubahan (%)
Laba Bersih	45.742.658,33	-403.800,00	-100,88
Penjualan	3.484.500.000,00	1.876.050.000,00	-46,16
Total Aktiva	63.883.333,33	66.150.000,00	3,55
NPM (%)	1,31	-0,02	-101,64
TATO (X)	54,54	28,36	-48,00
ROI	71,60	-0,61	-100,85

Sumber: Dokumen,2015.

Data penjualan yang diperoleh adalah seluruh penjualan tiket yang diperoleh, bukan persentase penerimaan yang masuk ke kas perusahaan (The City Terminal). Berdasarkan data yang ada, nilai NPM The City Terminal pada periode pra ex-Bandara Selaparang sebesar 1,31%. Artinya setiap Rp.100 perolehan penjualan tiket diperoleh laba bersih sebesar, Rp.1,31. Profitabilitas dari aspek NPM ini tergolong rendah, tetapi dengan adanya perputaran yang tinggi (perolehan TATO sebesar 54,54 kali), maka menghasilkan tingkat kemampulabaan yang sangat tinggi. Kemampulabaan pada periode pra ex-Bandara Selaparang yang diperoleh The City Terminal sebesar 71,60 persen. Artinya setiap investasi pada nilai aktiva sebesar Rp.100, pihak The City Terminal memperoleh laba bersih sebesar Rp.71,60. Tingkat kemampulabaan yang sangat tinggi atau termasuk bisnis yang sangat menguntungkan pada periode pra ex-Bandara Selaparang.

Pada periode pasca ex-Bandara Selaparang, nilai NPM-nya mengalami penurunan. NPM yang diperoleh The City Terminal sebesar -0,02%, artinya pada setiap Rp.100 nilai penjualan, pihak perusahaan menderita kerugian sebesar Rp.0,02. Tingkat kerugian tersebut tergolong kecil atau iefisiensi penjualan tidak terlalu parah. Pada kondisi tingkat perputaran aktiva yang tinggi, sebesar 28,36 kali, menyebabkan kemampulabaan (ROI) yang diperoleh The City Terminal sebesar -0,61%. Pihak The City Terminal

menderita kerugian sebesar Rp.0,61 pada setiap Rp.100 nilai investasi pada aktiva.

Kerugian yang dialami The City Terminal pada periode pasca ex-Bandara Selaparang tidak terlalu parah, tetapi kondisi ini pun harus segera dicarikan solusi. Persoalannya terletak pada upaya untuk mendapatkan penjualan yang tinggi, guna meningkatkan nilai penerimaan dan selanjutnya dapat menutup ragam biaya yang dikeluarkan oleh pihak The City Terminal, baik berupa biaya operasional ataupun biaya non operasional.

### 3. Kemampulabaan Trac Astra Rent A Car

Kemampulabaan pada Trac Astra Rent A Car dapat dilihat pada hasil perhitungan berikut.

Tabel 4.12. Perhitungan Kemampulabaan Trac Astra Rent A Car Pra dan Pasca ex-Bandara Selaparang

Keterangan	Per Oktober 2010-Sept 2011	Per Okt 2011-Des 2012	Persentase Perubahan (%)
Laba Bersih	212.992.739,17	152.683.366,67	-28,32
Penjualan	708.825.000,00	645.550.000,00	-8,93
Total Aktiva	1.777.100.000,00	1.701.613.333,33	-4,25
NPM (%)	30,05	23,65	-21,29
TATO (X)	0,40	0,38	-4,89
ROI	11,99	8,97	-25,14

Sumber: Lampiran 3 dan 9.

Nilai NPM yang dicapai Trac Astra Rent A Car pada periode pra ex-Bandara Selaparang sebesar 30,05%. Nilai tersebut tergolong besar, karena pada setiap Rp.100 nilai penjualan (penyewaan mobil) mampu memberikan laba bersih sebesar Rp.30,50. Pencapaian tersebut tergolong tinggi, karena mampu memberikan pencapaian ROI yang tinggi sebesar 11,99 persen, walaupun tingkat perputaran aktiva (TATO) yang dimiliki kurang dari satu kali.

Pada periode pasca ex-Bandara Selaparang, nilai ROI yang dicapai masih tergolong tinggi, sebesar 23,65%, walaupun mengalami penurunan sebesar 21,29 persen, dibandingkan periode sebelumnya. Trac Astra Rent A Car mampu mempertahankan pencapaian laba pada setiap nilai penjualannya. Pada periode ini, tingkat perputaran aktiva juga mengalami penurunan, sebesar 0,38 kali, sehingga pencapaian ROI-nya sebesar 8,97%. Pencapaian

ROI pada dua periode ini tergolong tinggi, walaupun pada periode pasca ex-Bandara Selaparang terjadi penurunan.

Pada periode pra ex-Bandara Selaparang pencapaian nilai ROI Trac Astra Rent A Car sebesar 11,99%, menunjukkan pada setiap Rp.100 nilai investasi pada aktiva menghasilkan laba bersih sebesar Rp.11,99. Pada periode pasca ex-Bandara Selaparang, nilai ROI yang dicapai sebesar 8,97%, mempunyai makna bahwa setiap Rp.100 nilai investasi yang dilakukan dalam bisnisnya mampu menghasilkan laba bersih sebesar Rp.8,97.

Berdasarkan hasil perhitungan di atas hanya Trac Astra Rent A Car yang mampu menghasilkan ROI yang positif. Artinya hanya perusahaan tersebut yang mampu mempertahankan pencapaian laba, setelah terjadinya perubahan kondisi pasar.

#### **4. Kebijakan untuk Perbaikan Kondisi Bisnis**

Kebijakan yang berhubungan dengan manajemen keuangan fokus pada penggunaan sumber modal dan pencarian modal (pemilihan penggunaan modal) yang tepat. Berikut akan diuraikan kebijakan yang dapat digunakan oleh tiga perusahaan yang menjadi subyek penelitian ini.

##### **a. Kebijakan Toko Kepeng Mas Tenun Songketan Lombok**

Berdasarkan hasil penelitian Toko Kepeng Mas Tenun Songketan Lombok masih memperoleh laba bersih, jika hanya dibebankan biaya operasional, biaya sewa dan biaya penyusutan. Nilai bunga yang dibayar per tahun sebesar Rp.24.000.000, sementara nilai kerugiannya sebesar Rp.17.287.633,33. Mengkaji kondisi ini, maka pihak Toko Kepeng Mas Tenun Songketan Lombok dapat memperkecil biaya modal.

Langkah awal yang dapat dilakukan adalah mencari mitra usaha (pemasok barang dagangan) yang memberikan kesempatan pembayaran kredit (hutang barang dagangan). Menggunakan kebijakan pencarian sumber modal baru, tanpa biaya modal yang tinggi dapat menurunkan biaya, sehingga masih dapat dilakukan efisien biaya.

Kebijakan ini hanya untuk jangka pendek, jika penjualan perusahaan tidak dapat mengalami peningkatan, maka pencarian tempat usaha baru dapat dilakukan. Alternatif kebijakan lain yang dapat dilakukan adalah

***Evaluasi Dampak Kebijakan ..... (Lalu Moh. Nazar Fajri)***

melakukan penjualan produk lain, sesuai dengan potensi pasar yang ada atau sama sekali mencari tempat usaha baru. Kebijakan terakhir ini sangat dimungkinkan, karena lokasi yang ada sekarang, bukan milik sendiri, tetapi diperoleh dengan sistem sewa.

#### **b. Kebijakan The City Terminal**

Pada periode pasca ex-Bandara Selaparang The City Terminal tidak dapat mempertahankan perolehan laba bersih, sehingga nilai ROI yang dicapai sebesar -0,61%. Kebijakan keuangan yang dapat diterapkan relatif sama dengan kebijakan yang diterapkan untuk Toko Kepeng Mas Tenun Songketan Lombok, bahwa nilai kerugiannya sebesar Rp.403.800. Nilai tersebut dapat menjadi positif (keuntungan), jika tidak membayar bunga (biaya modal kerja) sebesar Rp.3.600.000.

Kebijakan keuangan yang dapat ditempuh oleh The City Terminal adalah menghindari penggunaan sumber modal dari bank atau sejenisnya yang menimbulkan biaya modal (bunga). Kebutuhan modal kerja diupayakan dari modal sendiri, sehingga tidak terjadi biaya yang sifatnya kas keluar. Untuk waktu satu tahun ini, bisnis yang dijalankan di ex-Bandara Selaparang masih dapat dipertahankan, dengan mengupayakan meningkatkan perolehan penjualan.

#### **c. Kebijakan Trac Astra Rent A Car**

Fakta yang ditemukan di lapangan, bahwa Toko Kepeng Mas Tenun Songketan Lombok dan The City Terminal tidak menerapkan perubahan kebijakan dalam pengelolaan bisnisnya. Dalam arti bisnis dijalankan sama dengan periode-periode sebelumnya, sehingga berdampak pada penurunan penjualan. Hal yang berbeda dengan Trac Astra Rent A Car, begitu BIL dibuka, pihak manajemen telah membuat pos bisnis di sekira area untuk mendapatkan konsumen.

Kebijakan bisnis di atas dapat mempertahankan perolehan nilai penjualan, sehingga pada perubahan ex-Bandara Selaparang menyebabkannya masih memperoleh laba bersih (pencapaian ROI yang positif). Dalam bisnis ini, nilai investasi tergolong sangat tinggi, sehingga upaya peningkatan penjualan harus terus dilakukan, agar dapat diperoleh nilai TATO yang tinggi. Nilai

NPM yang diperoleh telah tinggi, jika didukung dengan pencapaian TATO yang tinggi pula, maka akan terjadi peningkatan ROI yang tinggi.

Kebijakan penjualan menjadi faktor utama yang perlu dilakukan, dengan penerapan promosi melalui media internet. Sisi lain, efisiensi biaya dalam pemeliharaan mobil juga menjadi perhatian, dengan cara mempunyai teknisi sendiri serta tempat pemeliharaan kendaraan sendiri.

## 5. Interpretasi

Perubahan kondisi bisnis (perubahan pasar), dalam kasus ini perubahan pusat keramaian, dengan tidak beroperasinya kembali Bandara Selaparang memberikan pengaruh pada kemampulabaan yang dicapai Toko Kepeng Mas Tenun Songketan Lombok, The City Terminal dan Trac Astra Rent A Car. Toko Kepeng Mas Tenun Songketan Lombok dan The City Terminal tidak melakukan perubahan kebijakan, baik pengelolaan keuangan dan pemasaran menyebabkan nilai penjualan yang diperoleh tidak mampu menutup biaya yang dikeluarkan. Pada periode pra ex-Bandara Selaparang, kedua bisnis ini mampu memperoleh laba yang tinggi, masing-masing dengan ROI sebesar 23,31% dan 71,60%, tetapi pada periode pasca ex-Bandara Selaparang keduanya memperoleh ROI masing-masing, -4,29% dan -0,61%. Apabila kondisi ini terus terjadi, tanpa ada perubahan kebijakan dalam pengelolaan bisnis, baik dari aspek keuangan, pemasaran dan lainnya, maka akan dapat berdampak pada kerugian dan akhirnya tidak dapat bertahan dalam bisnisnya.

Perbaikan untuk jangka pendek pada dua perusahaan di atas adalah dengan menggunakan sumber modal dari modal sendiri, guna menghindari pembayaran bunga atau biaya modal. Dua perusahaan tersebut masih dapat memperoleh laba, walaupun kecil, jika tidak mengeluarkan biaya modal pada periode awal pasca ex-Bandara Selaparang. Kebijakan lain yang dapat ditempuh adalah mencontoh kebijakan yang ditempuh Trac Astra Rent A Car. Perusahaan ini dengan cepat membuka cabang bisnis, setidaknya hanya membuka pos untuk memenuhi konsumen yang telah memesan lewat media internet. Penjualan melalui media internet akan dapat menjaring konsumen yang baru datang ke Lombok melalui BIL, sehingga Trac Astra Rent A Car tidak mengalami penurunan penjualan yang signifikan. Perusahaan ini masih

*Evaluasi Dampak Kebijakan ..... (Lalu Moh. Nazar Fajri)*

mampu memperoleh laba yang tinggi, sehingga pencapaian ROI-nya tergolong tinggi. Pada periode pra ex-Bandara Selaparang sebesar 11,99%, menjadi sebesar 8,97% pada periode pasca ex-Bandara Selaparang. Penurunan masih terjadi, sehingga efisiensi masih perlu diusahakan. Kebijakan yang dapat diterapkan adalah dengan memiliki karyawan teknisi dan tempat pemeliharaan kendaraan sendiri. Bisnis yang dijalankan Trac Astra Rent A Car mempunyai ciri tingkat investasi yang tinggi, sehingga maksimalisasi perolehan penjualan sangat diperlukan juga.

#### **6. Upaya Pemerintah Dalam Pemanfaatan Bandara Selaparang.**

Dari penulisan data sekunder maupun primer telah diperoleh hasil bahwa Bandara Selaparang difungsikan kembali oleh PT Angkasa Pura I, pada Senin, 7 April 2014. Dimana peresmiannya dilakukan oleh Walikota Mataram yang ditandai dengan pemecahan kendi berbunga di depan pesawat latihan PK ROQ milik Bali International Flight Academy (BIFA) dan pesawat PK LLB milik Lombok Institute of Flight Technology (LIFT). Selanjutnya Bandar Udara Selaparang difungsikan untuk kepentingan sekolah penerbangan dan wisata MICE (Meeting, Incentive, Convention, Exhibition). LIFT merupakan sekolah penerbangan yang berpusat di Lombok. Sedangkan home base BIFA terdapat di Buleleng, Bali.

Pemanfaatan kembali lahan bekas bandara dengan luas sekitar 68 hektare itu merupakan bentuk tanggung jawab Angkasa Pura I dalam mengelola aset yang dimiliki untuk kemajuan kota Mataram dan Provinsi Nusa Tenggara Barat. Selanjutnya merupakan bentuk perhatian yang serius dari pemerintah kota mataram dan PT. Angkasa Pura di dalam menghidupkan kembali geliat ekonomi yang telah ada di kawasan bandara selaparang.

#### **D. PENUTUP**

Dampak dari perpindahan bandara, yang kemudian mensinergikannya dengan keadaan real kondisi bisnis dari pada Enterpreneur yang ada di sekitar Ex-Bandara tersebut adalah menurunnya omset atau profitabilitas dari pelaku bisnis yang ada di sekitar ex-bandara Selaparang. Kemudian upaya untuk mengurangi dampak tersebut adalah dengan cara melakukan ekspansi.

*Evaluasi Dampak Kebijakan ..... (Lalu Moh. Nazar Fajri)*

**E. DAFTAR PUSTAKA**

- Harjito A.A. dan Martono. 2005. *Manajemen Keuangan*. Yogyakarta: Ekonisia.
- Munir, Badrul (2002), *Perencanaan pembangunan Daerah, Dalam Perspektif Otonomi Daerah*, BAPPEDA, NTB.
- Nugroho, Riant, (2003), *Kebijakan Publik "formulasi, implementasi dan evaluasi"*, Elex Media Komputindo, Jakarta.
- Sukirno, Sadono (2006), *Makroekonomi Teori Pengantar*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Sukmadinata, Nana S (2006), *Metode Penelitian Tindakan*, Remaja Rosda Karya, Bandung.
- Tjokrowinoto, Moelijarto (1999), *Pembangunan Dilema dan Tantangan*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Wibawa, Samudra dkk, (1994), *Evaluasi Kebijakan Publik*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Anwar, (2007). Pengaruh *Lokasi dan Citra Perusahaan terhadap Minat Konsumen*. Jurnal Bisnis dan Manajemen. Vol. VIII. No. 2.
- Ashar, F., (2003). *Analisis Kinerja Strategic Business Unit Periode Jangka Pendek Pada PT. Tiara Muda Lombok*. Skripsi, Fakultas Ekonomi Unram. Mataram.
- Nurdi, Eka I Ketut. (2008). Makalah *Pemikiran Alternatif dan Antisipatif Pembangunan Bil Dan Kawasan Wisatawan Lombok Selatan dari Perspektif Ekonomi, Sosial Budaya Masyarakat NTB*. Sharing antar pakar, UNRAM.
- Prayitno, Basuki (2008) Makalah *Pemikiran Alternatif dan Antisipatif Pembangunan Bandara Internasional Lombok Dan Kawasan Wisata Lombok Selatan Dari Prespektif Ekonomi*. Sharing antar pakar, UNRAM
- Laporan Keuangan Toko Kepeng Mas Tenun Songketan Lombok,  
Laporan Keuangan The City Terminal dan  
Laporan Keuangan Trac Astra Rent A Car