

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Proyek Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia yang dilatar belakangi dalam pidato presiden Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono. Dimana pidato yang disampaikan pada pertemuan Chief Executive Officer (CEO) APEC pada 6 oktober 2013 di Nusa Dua, Bali tersebut SBY mengatakan bahwa untuk mempercepat pembangunan pada Mei 2011 Indonesia meluncurkan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) yang dalam hal ini SBY yang menyatakan diri sebagai Kepala Pemasaran Perusahaan Indonesia (chief salesperson of Indonesia Inc) mengundang Investor Internasional untuk berinvestasi di 22 kegiatan ekonomi utama yang terintegrasi dalam 8 program, mencakup Pertambangan, Energi, Industri, Kelautan, Pariwisata, dan Telekomunikasi.

Pada hari Jum'at, 27 Mei 2011, MP3EI diluncurkan dalam suatu acara yang megah di Hotel Jakarta Convention Center. Peluncuran Master Plan itu dihadiri oleh Kepala Lembaga Tinggi Negara, Pimpinan Partai Politik, Para Menteri/Kepala LPNK, Gubernur, Ketua DPRD Propinsi, Komite Ekonomi Nasional, Komite Inovasi Nasional, Bupati/Walikota, Kedutaan dan Lembaga Internasional, Kamar Dagang Indonesia, Himpunan Pengusaha Muda Indonesia, Dunia Usaha, BUMN, serta Universitas. MP3EI mempunyai tujuan mengangkat Indonesia menjadi negara maju dan merupakan kekuatan 12 besar di dunia di

tahun 2025 dan 8 besar pada tahun 2045 melalui pertumbuhan ekonomi tinggi yang inklusif dan berkelanjutan.

Lahirnya Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia yang dilatar belakangi Krisis pada tahun 2008 di Amerika Serikat pada dasarnya merupakan krisis global, karena telah mengguncang Inggris, Eropa, Asia Timur, dan Negara-negara lainnya. Sejak krisis tersebut Negara-negara di kawasan Asia Timur mengambil kesempatan untuk membangun kekuatan ekonomi regionalnya, untuk membangun regionalism ekonomi tersebut pemerintah, lembaga penelitian, dan korporasi di Negara-negara Asia Timur dan Tenggara menginisiasi sebuah dokumen rencana pembangunan pasar bebas Asia yang disebut dengan Comprehensive Asia Development Plan (CADP). Dokumen CADP dihasilkan pada tahun 2010 oleh lembaga yang bernama ERIA (Economic Research Institute for ASEAN and East Asia) yang telah diinisiasi pada tahun 2006. Sejak tahun 2010 pada level Asia terdapat berbagai inisiatif pembangunan yang disuarakan sebagai “pembangunan infrastuktur” ini dimulai sejak oktober 2010. Pada 2009, ERIA melalui Boston Consulting Group menyelesaikan penelitian tentang Indonesia Economic Development Corridors (IEDCs). Hasil riset IEDCs dan kata kunci “konektivitas” akhirnya diadopsi oleh koodinator kementerian urusan Ekonomi untuk disusun menjadi MP3EI.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 32 tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) yang merupakan pola pemerintah untuk dapat mempercepat proses perluasan dan pembangunan ekonomi dan pemerataan di Indonesia. Percepatan dan peluasan

tersebut didukung berdasarkan potensi demografi, sumber daya alam dan kondisi geografis dari suatu wilayah. Dengan ini MP3EI yang di koordinasi oleh Komite Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (KP3EI) yang dibentuk pada 20 Mei 2011, Membagi 6 koridor untuk memperlancar pelaksanaan proyek MP3EI di Indonesia diantaranya; 1. Koridor Sumatera 2. Koridor Jawa 3. Koridor Kalimantan 4. Koridor Sulawesi 5. Koridor Bali dan Nusa Tenggara 6. Koridor Papua dan Kepulauan Maluku (KP3EI, 2013).

Rencana pembangunan Bandara Internasional di Kabupaten Kulon Progo yang merupakan salah satu proyek MP3EI untuk propinsi DI.Yogyakarta sesuai dengan masterplan bandara yang telah selesai pada akhir Agustus 2012. Pembangunan Bandara Internasional yang akan dibangun di Temon, Kulonprogo yang berkonsep “airport city” yang berkapasitas 10-15 juta penumpang pertahun dan terdapat dua jalur yang menghubungkan dengan kota Yogyakarta yaitu jalur jalan raya dan kereta api.¹

Proyek MP3EI yaitu pembangunan Bandara Internasional di Temon, Kulon Progo akan dibangun oleh PT. Angkasa Pura I dengan investasi dari GVK yang berasal dari India yang merupakan perusahaan yang fokus untuk infrastruktur dan sumber daya yang beroperasi di India, Australia, Indonesia. Perusahaan GVK Power juga bergerak dalam bidang infrastruktur seperti energi,

¹ Yogyakarta, K. P. (2012, September 7). *Yogyakarta Bangun Bandara Internasional Termodern Di Dunia*. Dipetik November 20, 2015, dari Yogyakarta Bangun Bandara Internasional Termodern Di Dunia: <http://www.kpmbby.com>

bandara, jalan, kereta api, pelabuhan. Dalam bidang sumber daya seperti batu bara, minyak dan gas, dan lainnya.

Pembangunan proyek Bandara di Kulon Progo proses awalnya dimulai dari MoU antara pemerintah Indonesia yang diwakili oleh Angkasa Pura I dengan Investor asal India GVK Power pada tanggal 25 Januari 2011 di India. Kerja sama itu berbentuk perusahaan patungan (joint venture company) dengan masing-masing pihak memiliki hak atas kepemilikan saham dan pembangunan bandara tersebut senilai US\$ 500 Juta atau Rp.6000 miliar. Selain itu Pembangunan bandara internasional yang awalnya memiliki targetan selesai pada tahun 2016 tersebut sampai saat ini masih dalam proses pembebasan lahan. Pembangunan yang menurut IPL pemerintah DIY yang akan menggusur lima desa yaitu Glagah, Palihan, Sindutan, Jangkar, dan Kebonrejo akan dibangun di atas lahan Lahan seluas 637 hektar akan digunakan untuk lokasi bandara, kemudian untuk menghubungkan jalur kereta api ke Bandara juga membutuhkan lahan seluas 11 hektar, sehingga total lahan yang akan digunakan mencapai 648 hektar.

Pesisir Kulon Progo merupakan kawasan gandum pasir telah diolah penduduk setempat sejak tahun 1980 menjadi lahan hortikultura tanpa mengurangi fungsi utamanya sebagai daerah penyangga.² Rencana pembangunan bandara yang modalnya berasal dari investasi Perusahaan Multinational Corporation asal India GVK Power tersebut akan menggusur lima desa dan

² Winoto, S., & Sarijo. (2014, juni senin). Lahan pertanian produktif Temon, Kulon Progo. (Khairiya, Pewawancara)

menggusur sekolah, rumah, cagar alam, dan lahan pertanian produktif. Mendapatkan perlawanan dari Masyarakat Temon yang terkena dampak penggusuran.

Bentuk perlawanan yang dilakukan oleh Masyarakat Temon terlihat pada 9 September 2012 dibentuknya organisasi organisasi perlawanan, dibentuk di desa Glagah kecamatan Temon. Pada 19 Oktober 2012, masyarakat membentangkan poster penolakan rencana pembangunan bandara saat mendatangi rumah Dinas Bupati. Mereka membawa poster yang bertuliskan penolakan terhadap rencana pembangunan bandara. Selanjutnya pada 19 oktober 2012, warga yang menolak melakukan unjuk rasa di depan rumah dinas Bupati Kulonprogo, menolak rencana pembangunan bandar udara (Bandara) di Kecamatan Temon. Mereka berasal dari empat desa yaitu Jangkaran, Sindutan, Palihan, dan Glagah. Pada 15 Januari 2013 WTT melakukan aksi blokir jalan di desa Palihan, aksi ini dilakukan sebagai respon atas upaya pematokan yang dilakukan oleh PT Angkasa Pura 1 serta pemerintah kabupaten Kulonprogo.³

Selanjutnya masyarakat yang tergabung dalam pada 16-17 September 2014 melakukan aksi penolakan bandara dengan memblokir jalan Deandles desa palihan dan jalan lintas selatan jawa. Selain melakukan aksi WTT juga mengirimkan surat kepada GVK dengan menjelaskan bahwa sampai saat ini masi terjadi permasalahan terkait pembebasan lahan untuk pembangunan bandara dan menekankan sebagian masyarakat yang terdampak menolak penggusuran lahan

³ Enda, & Yusuf, D. (2015, November Minggu). Peristiwa penting WTT. (Khairiya,Pewawancara)

mereka untuk pembangunan bandara dan meminta untuk tidak melanjutkan pembangunan bandara. Surat juga dikirim ke Kementerian perhubungan dan Komisi Nasional Hak Asasi Manusia. pasca kriminalisasi terhadap 4 pejuang petani yang menolak pada aksi penyegelan Balai Desa Glagah dengan tuduhan kepada Sarijo, sesepuh masyarakat yang ditetapkan sebagai tersangka karena diduga melanggar pasal 160 KUHP tentang penghasutan. Sementara, tiga warga lainnya, yakni, Wasiyo, Tri Marsudi, dan Wakidi yang diduga melanggar pasal 170 KUHP tentang kekerasan di muka umum, masyarakat melakukan aksi untuk pembebasan ke empat petani yang dikriminalisasi.

Kemudian pada 26 oktober – 5 November 2015 masyarakat yang menolak bersama solidaritas melakukan aksi moral mogok makan didepan kantor DPRD DIY aksi tersebut diakhiri pada kamis 5 November dengan melakukan longmarch dari DPRD DIY ke kepatihan dengan tuntutan Menolak pembangunan bandara di atas lahan produktif di Temon, Kulon Progo, cabut IPL, dan hentikan kriminalisasi terhadap petani⁴. Sampai saat ini masyarakat tetap menolak investasi oleh Multinational Corporation asal india yaitu GVK Power untuk Pembangunan Bandar udara Internasional di Kulon Progo.

⁴ Santos, M. (2015, November senin). Aksi Mogok Makan Menolak Pembangunan Bandara di Atas Lahan Pertanian Produktif Temon, Kulon Progo. (Khairiya, Pewawancara)

B. Rumusan Masalah

Mengapa Masyarakat lokal melakukan perlawanan terhadap investasi GVK Power dalam proyek pembangunan bandar udara di Kulon Progo?

C. Kerangka Teori

Untuk menjawab rumusan masalah Mengapa Masyarakat lokal melakukan perlawanan terhadap investasi GVK Power dalam proyek pembangunan bandar udara di Kulon Progo, Penulis menggunakan Teori Dependensia dan Teori Gerakan Sosial.

1. Teori Dependensia

Teori dependensia dapat diringkas sebagai penetrasi asing dan ketergantungan eksternal menyebabkan timbulnya distorsi besar-besaran dalam struktur ekonomi “pinggiran” (periphery), yang pada gilirannya menimbulkan konflik sosial yang gawat dan akhirnya mendorong timbulnya penindasan negara terhadap rakyat di masyarakat yang tergantung itu.⁵

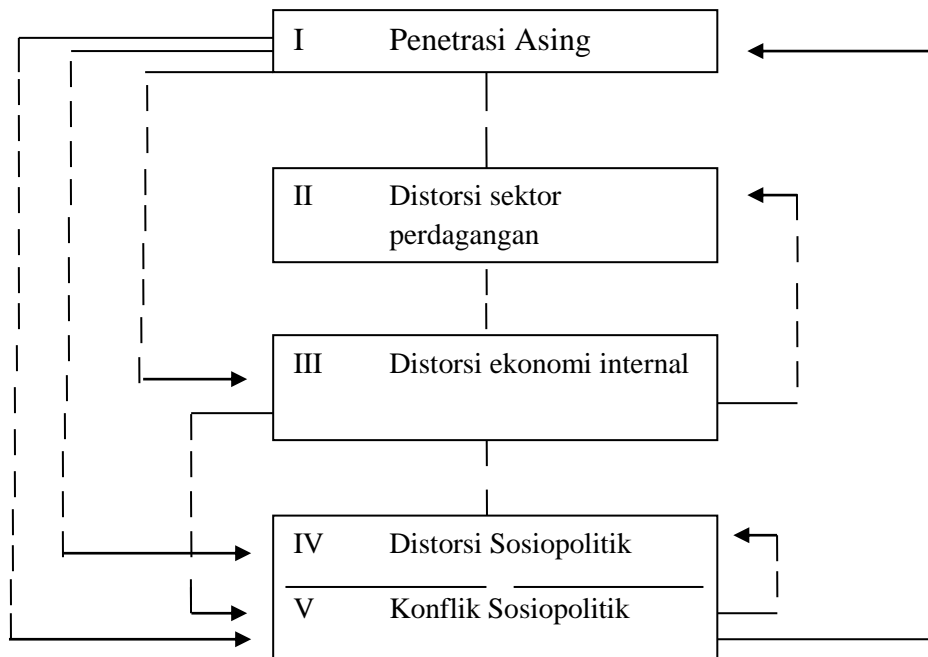
Hampir semua negara dunia ketiga sekarang memahami penetrasi mendalam oleh, dan sangat tergantung pada negara-negara industri maju (negara-negara pusat) dan terutama ekonomi dunia. Penetrasi itu bisa terjadi melalui berbagai cara, ekonomi, politik dan kultural, dan pada berbagai periode perkembangan suatu negara.⁶

⁵ Mas'ood, M. (1990). *Ilmu Hubungan Internasional, disiplin dan metodologi*. Jakarta: LP3ES. Hal 204.

⁶ *Ibid.* Hal 205

Gambar. 1.1

Model Sederhanan Teori Ketergantungan



Sumber: Raymond Duvall⁷

Penetrasi ekonomi bisa melalui cara finansial atau teknologis. Dalam tahap perkembangan ekonomi awal, cara paling umum adalah melalui penanaman modal langsung, dimana perusahaan multinasional (PMN) membentuk cabang-cabang yang terlibat dalam pertambangan, pertanian, pabrik mesin, dan perdagangan. Penetrasi politik dan kultural juga bisa berlangsung melalui paket-paket materiil atau simbolis, seperti buku, program televisi, koran, majalah dan film.⁸

⁷ R. Merrit;B. Russett.1980 A Formal Model of Dependencia Theory: Structure and Measurement. *National Development to Global Community*

⁸ *Ibis*. Hal 207

Proses penetrasi yang berlangsung sejak lama sampai sekarang ini telah menimbulkan suatu pola kegiatan ekonomi yang bercirikan membesarnya porsi perdagangan luar negeri dan berkembangnya daerah kantong (enclave) ekonomi dalam negara-negara pinggiran yang terutama memproduksi barang-barang ekspor, sehingga terjadi distorsi perdagangan.

Teori dependensia mengajukan argumen bahwa para penanam modal asing hanya tertarik pada sektor-sektor ekonomi yang dinamis di negara pinggiran itu. Mereka cenderung mendorong perkembangan sektor-sektor lainnya. Pola-pola penetrasi, ketergantungan dan perdagangan itu sangat mempengaruhi berbagai kondisi ekonomi dalam negeri negara-negara pinggiran. Pola-pola itu menunjang dan ditunjang oleh, sejenis pertumbuhan ekonomi yang mengandung distorsi struktur internal yang gawat (kotak III).⁹

Teoritisi dependensia menginterpretasikan fenomena pembangunan yang mengalami distorsi itu secara khas. *Pertama*, mereka membandingkan pola perkembangan ini dengan suatu model ekonomi yang tumbuh lambat tetapi merata, berimbang, terintegrasi dan homogen. *Kedua*, mereka berpendapat bahwa distorsi dalam perkembangan negara-negara pinggiran itu adalah akibat dari pola ketergantungan dan penetrasi yang digambarkan diatas. *Ketiga*, dan yang paling penting bagi pengkaji politik internasional, teoritis dependensia itu mengaitkan penetrasi dan distorsi ekonomi itu dengan distorsi-distorsi lain dalam sistem sosial dan politik negara pinggiran. Menurut teoritis dependensia, penetrasi asing dalam bentuk investasi yang padat-moral mengurangi kebutuhan

⁹ *ibid.hal 207*

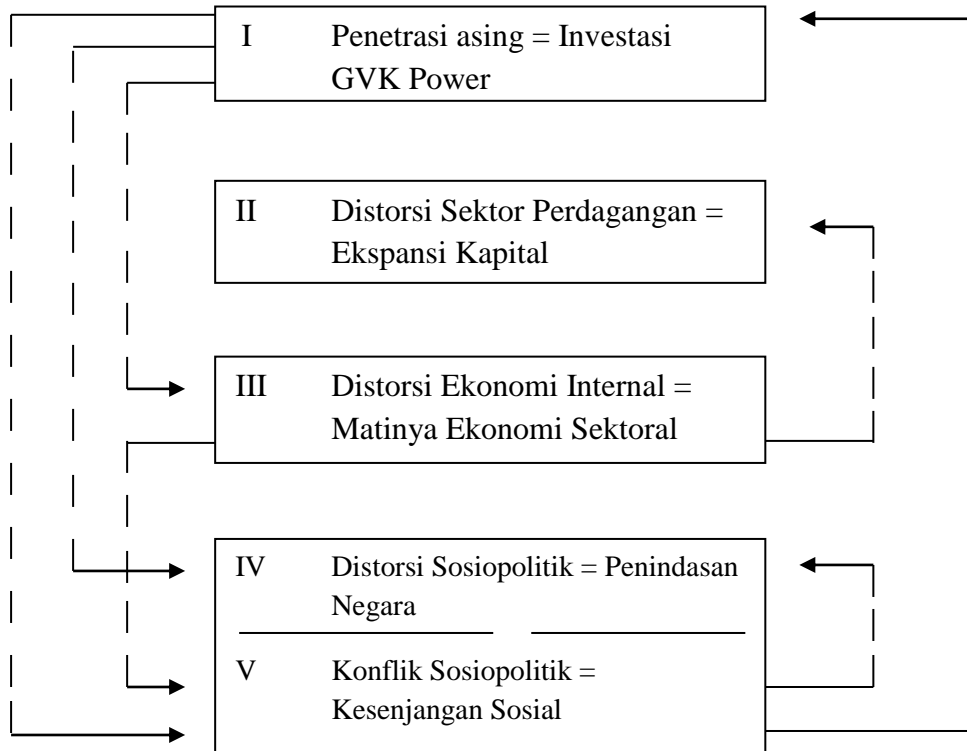
akan tenaga buruh dalam jumlah besar. Karena penekanan pada penggunaan tenaga kerja ahli yang jumlahnya sedikit, walaupun terjadi perluasan sektor industri, jumlah buruh yang terserap dalam sektor itu lebih banyak dari sebelum perluasan itu.¹⁰

Dalam hal ini rencana pembangunan bandar udara yang akan diinvestasikan oleh GVK Power berdampak pada ketergantungan ekonomi, kesenjangan sosial dan perubahan pola hidup masyarakat setempat yang awalnya bertani akan terancam menjadi pekerja bebas. Hal ini dikarenakan basis ekonomi masyarakat terancam dengan masuknya investasi asing untuk melakukan pembangunan bandar udara, sampai saat ini pemerintah dan GVK Power tidak memberikan jaminan ekonomi jangka panjang kepada masyarakat yang terdampak pembangunan bandara. Kebijakan pemerintah untuk merelokasi di tanah kas desa tidak mencukupi jumlah masyarakat yang terdampak. Penetrasi ekonomi yang akan dilakukan oleh GVK Power dalam bentuk investasi untuk merealisasikan proyek pembangunan bandar udara Internasional di Kulonprogo akan mengurangi tenaga buruh dalam jumlah yang besar. Karena penekanan pada tenaga kerja ahli yang jumlahnya sedikit, dengan mayoritas masyarakat yang terdampak tidak memiliki keahlian di bidang tersebut. Masyarakat yang terdampak yang tidak memiliki keahlian di bidang tersebut akan terancam kehilangan pekerjaan. Sehingga masyarakat lokal menolak investasi yang akan dilakukan oleh multinational corporation asal India GVK Power.

¹⁰ *Ibid.hal 209*

Gambar 1.2

Aplikasi Model Sederhana Teori Ketergantungan



2. Teori Gerakan Sosial

Menurut definisi Tarrow (1996) dalam karyanya berjudul *Social Movement in Contentious Politics*: gerakan sosial diartikan sebagai tantangan-tantangan pada pemegang kekuasaan atas nama orang-orang tertindas atau tersingkirkan yang hidup dibawah kawasan atau pengaruh pemegang kuasa itu. Gerakan sosial juga didefinisikan Tarrow (1994) sebagai tantangan kolektif yang diajukan sejumlah orang yang memiliki tujuan dan solidaritas yang sama dalam konteks interaksi yang berkelanjutan dengan kelompok elit, lawan dan penguasa. Gerakan sosial memiliki beberapa karakteristik seperti: a). Menyusun aksi,

melawan kelompok elit dan penguasa, b). Dilakukan atas nama tuntutan yang sama terhadap lawan, penguasa dan kelompok elit, c). Terus melanjutkan aksi kolektifnya sampai menjadi sebuah gerakan sosial yang terorganisir.

Di Indonesia sendiri gerakan sosial bukanlah hal yang baru karena banyak model gerakan sosial sebagai respon terhadap suatu kebijakan yang tidak berpihak. Seperti aksi yang menentang pembangunan proyek pertambangan pasir besi di kulon progo oleh masyarakat yang membentuk wadah perlawanan dengan nama PPLP-KP, perlawanan masyarakat watu kodok, aksi masyarakat memepertahankan tanah di Urut sewu, dan lainnya. Apabila melihat beberapa gerakan sosial yang ada di Indonesia dapat disimpulkan bahwa gerakan sosial lahir dari prakarsa masyarakat dalam menuntut perubahan, kebijakan pada struktur pemerintah atau yang terlibat. Hal tersebut timbul dari kebijakan pemerintah yang sudah tidak sesuai dengan konteks masyarakat yang ada atau kebijakan tersebut bertentangan dengan kepentingan masyarakat.

Sebagai salah satu contoh perlawanan kolektif yang dilakukan oleh masyarakat kecamatan Temon, Kulon Progo atas perlawanan terhadap investasi asing GVK Power dalam mega proyek pembangunan bandar udara internasional yang merupakan salah satu proyek dari Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia untuk propinsi Yogyakarta di Kulon Progo. Masyarakat yang menolak investasi dari GVK Power melakukan gerakan-gerakan dalam aksi penolakan terhadap proyek tersebut.

D. Hipotesa

Mengapa Masyarakat lokal melakukan perlawanan terhadap investasi GVK Power dalam proyek pembangunan bandar udara di Kulon Progo:

1. Mengakibatkan ketergantungan masyarakat terhadap GVK Power.
2. Investasi dari GVK Power untuk pembangunan bandar udara mengancam lahan pertanian produktif masyarakat, masyarakat yang menolak membentuk wadah perlawanan yaitu Wahana Tri Tunggal.

E. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan suatu pengkajian dalam mempelajari peraturan-peraturan yang terdapat dalam penelitian. Dalam tulisan ini meliputi:

1. Sumber Data

Sumber data primer adalah sumber data yang diperoleh langsung dari objek penelitian¹¹. Yang dimaksud adalah wawancara dan dari buku-buku yang diterbitkan. Dalam penelitian ini penulis menggunakan data sekunder yang dijadikan data dalam penulisan, yang bersumber dari arsip, buku, majalah, internet, dokumen pribadi, dokumen resmi dan lain-lain.

2. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data ini dapat dilakukan melalui studi pustaka. Oleh karena itu data yang akan diolah merupakan data sekunder yang bersumber pada literatur-literatur, majalah-majalah, surat kabar, maupun dokumen-dokumen dan laporan-

¹¹ Winarno Surachmat, *Pengantar Penelitian Ilmiah Dasar, metode tehnik penelitian*, Bandung: Tarsito, 1980, hal. 163

laporan baik yang diterbitkan maupun tidak dan juga bahan-bahan lain yang dapat dijadikan acuan.

3. Teknik Analisis Data

Sesuai dengan jenis penelitian yang penulis gunakan yaitu penelitian deskriptif, maka analisa data yang diambil yaitu teknik analisa kualitatif yaitu : menganalisa data tanpa berdasarkan angka-angka perhitungan melainkan atas pandangan, pendapat dan pemikiran analisa data¹². Tahap berikutnya yaitu penyusunan dalam satuan-satuan yang kemudian dikategorisasikan dalam tema-tema yang lebih spesifik dengan keabsahan data yang terjaga. Terakhir adalah melakukan penafsiran atau interpretasi atas teks sebagai bentuk analisa sampai pada penarikan kesimpulan dengan pertanyaan penelitian.

¹² Masri Singarumbum & Sofyan Efendi, *Metode Penelitian Survey*, Jakarta : LP3ES, hal. 21

F. Sistematika Penulisan

Agar mendapatkan kemudahan dalam pembahasan, penulisan dan pemahaman terhadap pemikiran maka penulis membuat sistematika penulisan yang terencana sebagai berikut:

Bab I, PENDAHULUAN

Pokok pembahasan bab ini berisikan, latar belakang masalah, rumusan masalah, kerangka dasar teori, hipotesa, metode penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II, MASUKNYA PROGRAM MASTERPLAN PERCEPATAN DAN PERLUASAN PEMBANGUNAN EKONOMI INDONESIA DI KULON PROGO

Dalam bab ini akan menjelaskan tentang kondisi alam di Kecamatan Temon Kulon Progo dan menjadi tujuan untuk membangun bandara internasional.

Bab III, KERJASAMA PEMERINTAH DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA DENGAN GVK POWER DALAM PEMBANGUNAN BANDAR UDARA DI KULONPROGO

Bab IV, PERLAWANAN MASYARAKAT WAHANA TRI TUNGGAL TERHADAP INVESTASI GVK POWER DALAM PEMBANGUNAN BANDAR UDARA DI KULONPROGO.

Bab V, KESIMPULAN