

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan salah satu negara yang dikenal akan kekayaan sumber daya yang melimpah baik sumber daya alam maupun sumber daya manusia. Sumber daya ini merupakan aset penting bagi Indonesia dalam upaya peningkatan dan perkembangan perekonomian negara. Menurut Fahrizal (2016) untuk mewujudkan kesejahteraan, masyarakat dan pemerintah diharapkan ikut berpartisipasi untuk mewujudkan pembangunan perekonomian. Dalam suatu kegiatan ekonomi hendaknya dapat memberikan dampak yang positif bagi masyarakat. Pembangunan ekonomi dapat dikatakan menguntungkan apabila masyarakat berhasil mendapat kesejahteraan baik dari segi pertumbuhan ekonomi, sosial, lingkungan, kesehatan, dan pendidikan masyarakat.

Al-Quran telah menjelaskan tentang kekayaan sumber daya yang diberikan oleh Allah SWT dalam Surah Al-A'raf ayat 56 yang berbunyi:

قَرِيبُ اللَّهِ رَحْمَتَ إِنَّ وَطَمَعًا خَوْفًا وَادْعُوهُ إِصْلَاحِهَا بَعْدَ الْأَرْضِ فِي تَفْسِدُوا وَلَا

الْمُحْسِنِينَ مِّنَ

Artinya: “Janganlah kamu berbuat kerusakan di bumi setelah diatur dengan baik. Berdoalah kepada-Nya dengan rasa takut dan penuh harap. Sesungguhnya rahmat Allah sangat dekat dengan orang-orang yang berbuat baik.”

Namun, suatu pembangunan ekonomi tidak selalu memberikan dampak positif bagi masyarakat. Suatu pembangunan juga dapat memberikan dampak negatif bagi masyarakat di sekitar pembangunan. Saat ini, dampak yang dapat dirasakan oleh semua orang adalah adanya akses untuk berpindah tempat dengan jarak jauh dalam waktu yang singkat. Adanya aktivitas yang dilakukan dan jarak yang jauh menyebabkan munculnya fenomena mobilitas manusia yang tinggi, sehingga kendaraan darat dan laut kurang efektif untuk melakukan perjalanan jarak jauh. Maka dari itu, di era yang semakin maju saat ini perjalanan jarak jauh sudah bisa ditempuh melalui jalur udara menggunakan pesawat terbang sehingga jarak dan waktu yang ditempuh tidak memerlukan waktu yang lama.

Daerah Istimewa Yogyakarta menjadi salah satu tempat bagi wisatawan yang berkunjung untuk menikmati potensi budaya dan pariwisata. Daerah yang memiliki julukan kota pelajar dan kota budaya ini sudah sangat terkenal dan populer di telinga wisatawan. Sehingga provinsi yang memiliki luas 32,50 km² dan penduduk mencapai 4 juta jiwa ini tidak diragukan lagi dalam memiliki berbagai potensi daerah. Untuk mendukung aktivitas ini maka pemerintah melakukan pembangunan guna menyediakan fasilitas yang memadai sehingga memudahkan wisatawan datang. Saat ini salah satu aspek yang sedang digencarkan untuk menunjang datangnya wisatawan dari penjuru dunia adalah aspek transportasi (Hakim & Fafurida, 2018). Menurut Al Hafis et al. (2013) adanya jasa transportasi yang cukup dan memadai sangat dibutuhkan sebagai sarana pendukung dalam sebuah pembangunan ekonomi. Dengan adanya jasa transportasi diharapkan usaha pengembangan ekonomi dari suatu wilayah akan mencapai hasil yang memuaskan. Hal ini sangat penting dalam pergerakan dinamika pembangunan karena transportasi berfungsi sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Dalam perkembangannya, setiap tingkatan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah harus memperhatikan kapasitas angkutan/transportasi yang optimum, baik sarana transportasi laut, darat, maupun udara. Dalam pengembangan transportasi harus berdasarkan pada pengembangan berkelanjutan (*sustainability*) dengan mempertimbangkan perencanaan pembangunan jangka panjang yang komprehensif dan berwawasan lingkungan. Menurut Schumer (1994) sebuah bangsa dapat dikatakan maju apabila bangsa tersebut memiliki (i) penduduk dalam jumlah yang memadai dan berkemampuan, (ii) kekayaan sumber daya alam, dan (iii) transportasi yang lancar. Melihat Daerah Istimewa Yogyakarta yang kini sedang menjadi pusat perhatian wisatawan, maka dilakukan pengembangan transportasi darat seperti bus antar kota dan kereta api sebagai sarana penghubung antar kota. Selain itu, penggunaan pesawat terbang sebagai transportasi udara saat ini juga ikut meningkat karena selain menjadi transportasi penghubung antar kota, perjalanan jarak jauh pun akan lebih singkat. Hal ini guna mendukung peningkatan pertumbuhan ekonomi khususnya di wilayah Kabupaten Kulon Progo yang menjadi wilayah pembangunan bandara. Kini bandara mampu menggerakkan dan menumbuhkan tingkat ekonomi daerah. Hal ini berpengaruh besar pada fasilitas bandara di Yogyakarta karena pesatnya wisatawan yang datang ke Yogyakarta. Melihat kondisi Bandara Adi Sucipto yang hanya mampu menampung penumpang dengan kapasitas kecil, pemerintah memberikan kebijakan baru yaitu dengan pembangunan bandara baru. Hal ini dikarenakan lokasi bandara yang lama tidak memiliki lahan yang mendukung, mengingat pengguna fasilitas pesawat yang semakin meningkat sampai saat ini. Pembangunan bandara baru sudah diwacanakan sejak tahun 1999 yang dicetuskan oleh Sultan Hemengkubuwono ke-X dalam pertemuan dengan anggota Komisi IV dan Komisi V DPR RI di Keraton. Pembangunan dilakukan di daerah Kulon Progo, tepatnya di Kecamatan Temon untuk membangun bandara baru. Bandara baru ini diberi nama *New Yogyakarta International Airport (NYIA)*.

Dijelaskan dalam Peraturan Pemerintah No.40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara bahwa peran bandara sangat penting dalam pemerataan, pertumbuhan, dan sebagai pendorong untuk menunjang pembangunan daerah dan nasional. Menurut Fakhri (2006), pembangunan merupakan sebuah proses dan usaha untuk meningkatkan kehidupan sosial, ekonomi, politik, budaya, dan infrastruktur masyarakat. Sehingga, pembangunan ini diharapkan mampu menunjang kegiatan ekonomi yang terkait dengan keberadaan bandara itu sendiri yang mana akan berpengaruh pada peningkatan output, pendapatan masyarakat, dan peningkatan PDRB.

Menurut Budiman (1995) terdapat lima pendekatan dalam mengukur pembangunan. *Pertama*, yaitu kekayaan rata-rata, dimana pembangunan akan berhasil apabila pertumbuhan ekonomi meningkat. *Kedua*, yaitu dengan mengukur pemerataan rata-rata yang dilihat dari berapa persen GNP yang diraih dari 40% penduduk miskin, 40% dari penduduk menengah, dan 20% dari penduduk kaya. *Ketiga*, pendekatan kualitas hidup dengan menekankan pada kesejahteraan penduduk yang dapat diukur menggunakan *Physical Quality of Life Index* atau PQLI yang dihitung menggunakan tiga indikator, diantaranya rata-rata dari harapan hidup, rata-rata dari jumlah kematian bayi, dan rata-rata dari persentase buta huruf. *Keempat*, aspek kerusakan lingkungan hidup yang juga dianggap penting dalam melakukan pembangunan karena melihat pembangunan yang besar dan melibatkan masyarakat diharapkan tidak merusak lingkungan hidup sehingga masyarakat lokal tidak merasa terancam hidupnya dengan adanya pembangunan tersebut. Dan yang *kelima*, yaitu keadilan sosial dan kesinambungan dimana dalam pendekatan ini, antara pendekatan pemerataan dan lingkungan hidup digabungkan, sehingga diharapkan pembangunan akan berhasil mewujudkan pemerataan tanpa merusak lingkungan sekitar.

Penetapan lokasi pembangunan bandar udara ini sudah ditetapkan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan RI No. KP 836 Tahun 2014 dan diperkuat oleh keputusan Gubernur Nomor 68/KEP/2015 Tanggal 31 Maret 2015 tentang Penetapan Lokasi Pembangunan untuk Pengembangan Bandara Baru di DIY. Pembangunan Bandar Udara NYIA dipusatkan di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo yang sudah dimulai sejak tahun 2013. Pembangunan bandara NYIA membutuhkan perluasan tanah sebesar 645,63 hektar. Ada lima kelurahan yang menjadi dampak perluasan tanah untuk pembangunan ini, diantaranya Kelurahan Sindutan, Kelurahan Jangkaran, Kelurahan Kebonrejo, Kelurahan Glagah, dan Kelurahan Temon.

Menurut Susanto (2020) dalam analisisnya menulis beberapa tahapan yang harus dilalui sebelum proses pembangunan bandara baru ini dilaksanakan sampai proses pelaksanaannya dimulai di awal tahun 2018. Adapun tahapannya yaitu:

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menetapkan Ijin Penetapan Lokasi (IPL) pada awal tahun 2014 dimana pengelola PT Angkasa Pura I menyerahkan beberapa data pendukung administrasi proyek, seperti survei topografi, penyelidikan tekstur tanah, dan keselamatan operasional penerbangan untuk kawasan bandara itu sendiri. Selanjutnya PT Angkasa Pura I melakukan kerjasama dengan Pemerintah Provinsi DIY, Pemerintah Kabupaten, dan Kecamatan untuk melakukan sosialisasi terkait ijin IPL yang diberikan oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Melakukan pemetaan penetapan lokasi dengan pendataan terhadap lokasi rencana pembangunan bandara baru. Kemudian melibatkan warga masyarakat sekitar untuk konsultasi publik guna menyalurkan pendapat mereka, yang dilakukan sebanyak tiga kali. Setelah itu melakukan pengukuran dan pencatatan jalan, yang bersifat *definitive* serta penilaian dengan hasil setuju atau tidak setuju. Data lapangan yang didapat akan diverifikasi untuk mengoreksi apakah data dapat disepakati atau tidak.

Izin Penetapan Lokasi (IPL) dari Gubernur DIY akhirnya terbit pada tahun 2016 dan Badan Pertahanan Nasional (BPN) menyampaikan data dari lahan-lahan masyarakat yang akan terdampak. Kegiatan pengukuran dilakukan secara langsung di lapangan oleh tim penilaian (*appraisal*) dan akan disampaikan kepada masyarakat terkait data jumlah ganti rugi yang didapat dari pembebasan lahan yang ditentukan dari hasil pengukuran, bukan dari sertifikat. Sehingga proses pelaksanaan pembangunan akhirnya mulai dilakukan di awal tahun 2018.

Pembangunan bandara YIA ini sifatnya mendesak. Pemerintah melakukan pembangunan ini sebagai kepentingan umum, yang mana diharapkan dengan adanya Bandara YIA dapat menunjang ekonomi dan pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta. Kebijakan pembangunan dari pemerintah sebenarnya harus terus dilakukan untuk meningkatkan kualitas pelayanan bagi wisatawan yang berkunjung. Adanya pembangunan bandara baru ini diharapkan sistem transportasi udara menjadi lebih efektif dan efisien sehingga wisatawan yang berkunjung ke Yogyakarta menjadi lebih mudah. Hal ini juga diharapkan dapat meningkatkan perekonomian masyarakat Yogyakarta. Standar perencanaan yang matang sangat dibutuhkan dalam perencanaan relokasi untuk mendukung pengembangannya, sehingga dapat meminimalisir dampak negatif yang muncul seperti lahan masyarakat yang hilang, pendapatan dan mata pencaharian. Hal ini dapat menjadi penyebab dari perkembangan ekosistem, kesulitan dan kemiskinan, serta ketegangan sosial (Susanto, 2020)

Setiap pembangunan yang dilakukan pasti akan memiliki dampak, yaitu terjadinya suatu perubahan sebagai sebab akibat dari aktivitas yang dilakukan dan akan bersifat alamiah (Soemarwoto, 2001). Artinya, aktivitas ini akan memaksa terjadinya beberapa perubahan yang akan dirasakan oleh masyarakat sekitar. Sehingga, kebijakan pembangunan bandara YIA tidak lepas dari pro dan kontra masyarakat di sekitar bandara. Dibutuhkannya lahan yang cukup luas

untuk pembangunan ini memberi dampak negatif bagi masyarakat sekitar yang kehilangan lahannya untuk proyek ini. Tidak sedikit masyarakat Kulon Progo menolak adanya pembangunan Bandara YIA karena proyek ini tidak lepas dengan penggusuran dan perampasan lahan masyarakat. Kebijakan pembangunan bandara ini merupakan proyek dari MP3EI atau *Masterplan Percepatan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia* yang mana kebijakan ini sudah pasti memiliki kelebihan dan kekurangannya. Perubahan yang dikehendaki oleh masyarakat setelah adanya perbaikan tingkat kesejahteraan hidup masyarakat meliputi terpenuhinya kebutuhan hidup, kemudahan dalam mendapatkan pelayanan, kemudahan dalam mengakses informasi, keikutsertaan masyarakat dalam proses pembangunan dan upaya pengentasan kemiskinan (Zubaedi, 2007).

Melihat kondisi masyarakat yang kontra terhadap proyek pembangunan ini, pemerintah juga diharapkan dapat mempertimbangkan keadaan masyarakat sekitar karena hal ini berkaitan dengan Pancasila sila ke 5 yaitu Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia. Hal ini dimaksudkan agar pemerintah lebih memperhatikan masyarakat yang merasa tertindas dengan adanya penggusuran lahan mereka yang sebelumnya merupakan lahan yang digunakan sebagai sumber mata pencaharian mereka. Bagi masyarakat Kulon Progo, lahan yang dijadikan sumber mata pencaharian mereka adalah sarana hidup mereka guna memenuhi kebutuhan pokok, sehingga dapat dikatakan bahwa lahan yang terdampak oleh pembangunan bandara baru merupakan sumber pendapatan dan aset bagi sebagian masyarakat di Kulon Progo. Dalam penelitian yang dilakukan oleh Udoh, Akpan, dan Uko pada tahun 2017 yang berjudul *Assessment of Sustainable Livelihood Assets of Farming Households in Akwa Ibom State, Nigeria* mengatakan bahwa *“In determining the level of sustainability of household livelihood, five principal assets or capital are often considered. These assets contribute or enhance the situation of a family by responding to shocks*

and stresses as they adjust to overcome them and stayed sustainable over a period of time. The five pillars (capital) of sustainable livelihood as proposed by Scoones (1998) include : natural, human, financial, phisycal, and social capitals. Each of the capital assets discussed previously has index that reveals its accessibility, availability, and other vital information that could be used.”

Pernyataan di atas menjelaskan bahwa untuk menentukan tingkat keberlanjutan mata pencaharian saat menghadapi situasi suatu perubahan maka dibutuhkan lima pilar *capital assets* yang diusulkan oleh Scoones (1998) diantaranya adalah: *natural capital, human capital, financial capital, phisycal capital, dan social capital*. Sehingga dengan penjelasan di atas dapat mendukung penelitian ini bahwa adanya pengaruh *capital assets* terhadap suatu pembangunan, diantaranya: Menurut definisinya, *Human capital* atau modal manusia mewakili keterampilan, pengetahuan, pengalaman, dan kemampuan tenaga kerja manusia yang dapat digunakan untuk menciptakan nilai ekonomi individu, kelompok, masyarakat dan bangsa. Pada penelitian ini *human capital* digunakan untuk mewakili kemampuan tenaga kerja.

Phisycal capital atau modal fisik merupakan infrastruktur dasar atau barang-barang yang dapat mendukung mata pencaharian dimana barang tersebut memiliki nilai atau material. Sehingga pada penelitian ini *phisycal capital* digunakan untuk mewakili pemanfaatan transportasi untuk mendukung peningkatan infrastruktur dan menambah fasilitas untuk wisatawan yang berkunjung. *Natural capital* atau modal alam pada penelitian ini merupakan stok sumber daya yang ada di sekitar pembangunan yang akan diteliti bagaimana pembangunan bandara baru berdampak pada lingkungan alam sekitar.

Social capital atau modal sosial dalam konteks mata pencaharian yang berkelanjutan berarti sumber daya sosial dimana seseorang yang mengejar tujuan mata pencaharian mereka yang dikembangkan melalui jaringan dan keterhubungan, keanggotaan kelompok yang lebih formal dan

hubungan kepercayaan, timbal balik dan pertukaran. Sehingga pada penelitian ini akan melihat bagaimana lingkungan sosial bisa berdampak pada pembangunan bandara baru.

Financial Capital atau modal keuangan yang mengacu pada uang tunai, pensiun, pengiriman uang, dan sejenisnya (Scoones, 1998). Pada penelitian ini financial capital digunakan untuk mewakili bagaimana pengaruh pembangunan bandara baru terhadap pendapatan masyarakat.

Dengan mempertimbangkan masyarakat yang kontra, adanya proyek pembangunan ini juga tak lepas memberikan dampak positif yang dapat dirasakan masyarakat Kulon Progo. Keberadaan bandara baru ini membawa dampak sosial ekonomi kepada masyarakat khususnya mereka yang memiliki potensi dapat dikembangkan untuk dimanfaatkan tenaga kerjanya. Selain itu, usaha mikro kecil menengah yang dimiliki sebagian masyarakat dapat menambah potensi ekonomi mereka. Adanya pembangunan Bandara YIA dapat meningkatkan ekonomi daerah Kulon Progo dan pendapatan asli daerah. Pembangunan ini juga menarik perhatian investor untuk menanamkan usaha di sekitar bandara seperti hotel, *apartment*, supermarket, dan lain sebagainya. Dengan demikian, Bandara YIA memiliki dampak ekonomi yang positif dan negatif bagi masyarakat di sekitar bandara yang mana mereka menjadi orang pertama yang merasakan dampak langsung terhadap pembangunan tersebut. Adanya proyek pembangunan bandara di Kecamatan Temon menjadikan fenomena baru bagi masyarakat setempat. Banyak faktor-faktor dari pembangunan tersebut yang menarik perhatian untuk peneliti melakukan penelitian langsung dengan masyarakat di sekitar bandara guna mengkaji lebih dalam tentang dampak-dampak yang dirasakan oleh masyarakat itu sendiri.

Melihat perubahan yang terjadi selama kegiatan pembangunan bandara di Kulon Progo maka saya tertarik untuk mengambil penelitian ini. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui perkembangan pemanfaatan sumber daya yang mana dalam pembangunan ini masih bersifat pro

dan kontra. Penelitian ini juga dapat digunakan untuk membandingkan penelitian terdahulu untuk diamati pada sumber daya yang ada di sekitar bandara apakah masih tetap rendah atau sudah berkembang. Dengan penelitian ini, penulis berharap hasil yang didapat akan memberikan dampak positif pada masyarakat khususnya di sekitar pembangunan, sehingga dengan hasil positif dari penelitian ini dapat diketahui perkembangan kualitas sumber daya di sekitar pembangunan Bandara *Yogyakarta International Airport* (YIA) di Kulon Progo.

B. Rumusan Masalah

1. Apakah pemanfaatan serapan tenaga kerja (*human capital*) memiliki pengaruh terhadap eksternalitas pembangunan Bandara Udara *Yogyakarta International Airport* di Kulon Progo ?
2. Apakah peningkatan penggunaan transportasi (*physical capital*) memiliki pengaruh terhadap eksternalitas pembangunan Bandara Udara *Yogyakarta International Airport* di Kulon Progo ?
3. Apakah lingkungan alam (*nature capital*) memiliki pengaruh terhadap eksternalitas pembangunan Bandara Udara *Yogyakarta International Airport* di Kulon Progo?
4. Apakah lingkungan sosial (*social capital*) pada masyarakat Kulon Progo memiliki pengaruh terhadap eksternalitas pembangunan Bandara Udara *Yogyakarta International Airport* ?
5. Apakah pendapatan masyarakat (*financial capital*) Kulon Progo memiliki pengaruh terhadap eksternalitas pembangunan Bandar Udara *Yogyakarta International Airport* ?
6. Apakah budaya masyarakat (*culture capital*) Kulon Progo memiliki pengaruh terhadap eksternalitas pembangunan Bandara Udara *Yogyakarta International Airport* ?

7. Apakah sumber daya (*capital assets*) di Kulon Progo memiliki pengaruh terhadap eksternalitas pembangunan Bandar Udara *Yogyakarta International Airport* ?

C. Tujuan Penelitian

1. Menganalisa pengaruh pemanfaatan serapan tenaga kerja (*human capital*) terhadap eksternalitas pembangunan Bandara Udara *Yogyakarta International Airport* di Kulon Progo.
2. Menganalisa pengaruh peningkatan penggunaan transportasi (*phisycal capital*) terhadap eksternalitas pembangunan Bandara Udara *Yogyakarta International Airport* di Kulon Progo.
3. Menganalisa pengaruh lingkungan alam (*nature capital*) di masyarakat Kulon Progo terhadap eksternalitas pembangunan Bandar Udara *Yogyakarta International Airport*.
4. Menganalisa pengaruh lingkungan sosial (*social capital*) di masyarakat Kulon Progo terhadap eksternalitas pembangunan Bandar Udara *Yogyakarta International Airport*.
5. Menganalisa pengaruh pendapatan masyarakat (*financial capital*) terhadap eksternalitas pembangunan Bandara Udara *Yogyakarta International Airport*.
6. Menganalisa pengaruh budaya masyarakat (*culture capital*) di Kulon Progo terhadap eksternalitas pembangunan Bandara Udara *Yogyakarta International Airport*.
7. Menganalisis pengaruh sumber daya (*capital assets*) di Kulon Progo terhadap eksternalitas pembangunan Bandara Udara *Yogyakarta International Airport*.

D. Manfaat Penelitian

1. Teoritis

Sebagai bahan pertimbangan untuk memberikan perhatian khusus bagi masyarakat di sekitar bandara yang terkena dampak proyek pembangunan tersebut supaya masyarakat tetap mendapatkan keadilan sosial untuk tetap meningkatkan ekonomi mereka.

2. Empiris

Sebagai referensi dan bahan pertimbangan untuk pengetahuan yang berkaitan dengan dampak-dampak dari kebijakan pembangunan di berbagai wilayah.