

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Riset ini akan mengkaji tentang bagaimana politik pembangunan infrastruktur memiliki dampak yang kompleks bagi kehidupan bermasyarakat. Tidak semua imajinasi pembangunan dapat dipenuhi sebagai dampak positif, namun kontra dari skema pembangunan bandara di Kulon Progo menjadi bukti bahwa ada keragaman implikasi dari sebuah proyek pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah. Bahkan, tindakan kontra itu berujung pada kekerasan sosial dan menciptakan problem kesejahteraan bagi banyak keluarga terdampak penggusuran.

Menurut Adon Nasrullah (2016) pembangunan merupakan sebuah proses yang bergerak dari waktu ke waktu dan tidak pernah berhenti ataupun dihentikan karena manusia selalu dipenuhi oleh perubahan. Hingga saat ini, pembangunan telah menjadi kegiatan yang wajib dilakukan pada suatu negara dalam upaya mengejar ketertinggalan dari negara lain. Pembangunan memiliki kelebihan dan kekurangan dalam prosesnya. Kelebihan dari pembangunan adalah meningkatnya *human development index* dengan cepat, meningkatkan tingkat Pendidikan yang ada, dan daya saing yang dimana dimiliki oleh seseorang akan menjadi semakin meningkat. Sedangkan kekurangan dari pembangunan adalah akan terjadinya sebuah bentuk ketimpangan yang dimana kemudian terjadi diantara orang yang dimana kaya dan juga orang yang dimana miskin, terjadi sebuah bentuk kelunturan dari sebuah budaya adat

yang ada di tingkat nasional, memiliki sebuah bentuk masyarakat yang dimana akan lebih mengarah kepada material oriented, dan Terdapat kerusakan akan lingkungan hidup.

Dalam proses pembangunan, selalu mengandung dilema bagi masyarakat yang ada di sekitar pembangunan. Pembangunan berperan penting untuk menunjang kehidupan masyarakat terkhususnya sebagai penggerak, pendorong segala sektor yang ada di daerah ataupun negara (Windia, Suamba, Sudarta, & Adikampana, 2011). Akan tetapi dibalik aspek yang bersifat positif tersebut, pasti terdapat pula dampak negatif yang diterima oleh masyarakat sekitar pembangunan entah itu dari segi ekonomi, politik maupun budaya. Proses pembangunan juga selalu mengundang letusan konflik antara negara dan masyarakat. Letusan konflik tersebut diakibatkan beberapa sebab dan sebab paling mendasar diantara sebab–sebab yang lain adalah masyarakat tidak ingin direlokasi dikarenakan tempat tersebut memiliki jejak historis yang tidak ingin dilepas oleh individu maupun kelompok masyarakat tersebut dan letusan konflik itu terjadi menggambarkan bahwa masyarakat tidak terima atas perampasan tanah yang mereka alami.

Apabila kita menelusuri data Konsorsium Pembangunan Agraria (KPA) pada laporan Catatan Akhir tahun 2019, selama periode pertama Presiden Joko Widodo mulai dari 2015 sampai 2019. Terdapat 2.047 konflik di bidang agraria yang meliputi 8 sektor pembangunan yaitu pada sektor perkebunan menjadi Penyebab konflik terbesar sebanyak yaitu 729 konflik, sektor pembangunan infrastruktur 369 konflik, sektor properti 499 konflik, sektor pertanian 145

konflik, sektor pertambangan 117 konflik, sektor kehutanan 118 konflik, pesisir dan pulau-pulau kecil sebanyak 60 konflik, dan fasilitas militer 10 konflik. Dari sekian banyak letusan konflik agraria yang terjadi pada periode pertama Presiden Joko Widodo, banyak masyarakat yang menjadi korban kekerasan yang dilakukan oleh aparat keamanan. Dari laporan KPA, tercatat selama lima tahun terakhir terdapat 1.298 aktivis, masyarakat adat dan petani dikriminalisasi, 75 masyarakat tertembak 757 masyarakat dianiaya, dan 55 masyarakat tewas pada konflik tersebut. Peristiwa kekerasan tersebut dilakukan oleh polisi sebanyak 100 kasus, TNI 43 kasus, keamanan perusahaan 93 kasus, dan Satpol PP 23 kasus. (Agraria, 2020)

Eric Hobsbawm dalam karyanya yang terkenal *The Age Of Extremes*, pernah menulis bahwa “*the most dramatic change in the second half of this century, and the one which cuts us forever from the world of the past, is the death of the peasantry*” yang berarti “perubahan paling dramatis di paruh kedua abad ini, dan yang memisahkan kita dari dunia masa lalu, adalah kematian petani” (Hobsbawm, 1994). Kata-kata Hobsbawm memberikan kita makna bahwa perubahan ataupun suatu kemajuan tidak selalu memberikan dampak yang positif melainkan dapat juga memberikan dampak yang negatif. Dampak negatif yang diberikan oleh suatu perubahan tersebut dapat berupa pendapatan yang berkurang, hilangnya mata pencaharian, berubahnya arah gerak politik antar masyarakat ataupun hilangnya budaya yang ada di masyarakat.

Pembangunan bandara internasional di Kabupaten Kulon Progo adalah salah satu contoh perubahan yang memiliki dampak dari dinamika ekonomi politik. Pembangunan *Yogyakarta International Airport* (YIA) disebabkan oleh kapasitas terminal bandara Adisutjipto tidak mampu lagi menampung lonjakan penumpang yang dimana daya tampungnya hanya 1,5 juta pengunjung dan pada tahun 2016 bandara Adisutjipto harus menampung 6,2 juta pengunjung (Sitepu, 2017). Pembangunan tersebut memang sudah terdengar pada tahun 2011 namun pada tahun 2013 penerbitan izin lokasi pembangunan baru dikeluarkan oleh pemerintah. Akan tetapi pembangunan tersebut menemui resistensi dari masyarakat terkhususnya para petani yang mengelola tanah di daerah rencana pembangunan bandara sehingga pada tahun 2016 baru dapat direalisasikan. Bulan maret tahun 2020 pembangunan bandara YIA selesai dibangun dan beroperasi dengan penuh pada akhir maret 2020 (Wijana, 2020).

Rangkaian cerita pembangunan *Yogyakarta International Airport* (YIA) bermula pada tanggal 25 Januari 2011 yang dimana pemerintah Indonesia yang diwakili oleh PT Angkasa Pura I menyatakan kerjasama (MoU) dengan PT GVK India. Pada tanggal 11 mei 2011 Pemerintah Provinsi DIY Menandatangani nota kesepahaman (MoU) dengan PT Angkasa Pura I. kemudian tanggal 13 mei 2011 ditetapkannya Kabupaten Kulon Progo sebagai lokasi pembangunan *Yogyakarta International Airport* (YIA) dengan luas 637 hektar. Dari sinilah pergolakan terus bermunculan.

Pada tanggal 9 september 2012 Wahana Tri Tunggal (WTT) dibentuk sebagai organisasi yang menolak pembangunan bandara baru. Organisasi tersebut terdiri dari 5 Desa terdampak pembangunan bandara. Berbagai macam gencatan dilakukan oleh WTT. Usaha-usaha yang dilakukan WTT dan jajaran pendukungnya seperti Forum Sekolah Bersama (SEKBER) diantaranya yaitu pemblokiran jalan sepanjang jalan Desa Palihan, pemasangan spanduk penolakan pembangunan bandara di desa terdampak, demonstrasi di depan balai Desa Glagah, pencabutan patok batas bandara di balai Desa Glagah dan menyebar selebaran “Tolak Bandara” kepada warga Kecamatan Temon.

Warga WTT juga mendatangi balai Desa Glagah yang pada saat itu menjadi tempat sosialisasi pembangunan bandara, akan tetapi karena tidak diperbolehkan mengikuti sosialisasi tersebut akhirnya mereka melakukan penyegelan terhadap balai Desa Glagah.

Walaupun demikian, pemerintah baik daerah maupun Pusat sama sekali tidak mengindahkan aksi-aksi yang dilakukan masyarakat penolak bandara tersebut. Hal tersebut dibuktikan dengan penerbitan izin lokasi pembangunan di tahun 2013 oleh kementerian perhubungan (KEMENHUB) dengan nomor 1164/2013. Kemudian surat keputusan Gubernur DIY No.68/KEP/2015 tentang Penetapan Lokasi Pembangunan untuk Pembangunan bandara Baru di DIY pada 11 Mei 2015 dan pada tahun itu juga pengukuran dan pematokan lahan bandara mulai dilakukan oleh BPN.

Kelompok yang banyak dirugikan pada proses pembangunan YIA adalah masyarakat kecil yang memiliki mata pencaharian sebagai petani. Dari segi ekonomi kita dapat melihat beberapa hal yang memiliki dampak positif maupun negatif. Hal tersebut terjadi dikarenakan mata pencaharian dari masyarakat kecil dirampas dan dipaksa untuk mencari mata pencaharian lain. Tetapi jika kita melihat keadaan yang ada di Kabupaten Kulon Progo, kebanyakan masyarakat kecil tidak memiliki kemampuan apapun selain bertani. Begitu juga jika kita lihat dari segi politik, dampak yang terjadi adalah berubahnya arah gerak politik antar masyarakat yang entah itu ke arah yang baik atau ke arah yang tidak baik. dari segi budaya sudah semestinya akan ada suatu perubahan yang hilang dan bertambah.

Pertanyaanya adalah pembangunan bandara tersebut dirasa perlu oleh siapa untuk siapa? Dan bagaimana dampaknya? Atau jangan-jangan hanya untuk kepentingan segelintir orang saja. Dengan begitu pemerintah lalai terhadap dampak yang ditimbulkan bagi masyarakat terdampak pembangunan bandara tersebut.

Dinamika ekonomi politik tersebut bisa terjadi dikarenakan terdapat peran antar aktor dalam pembangunan *Yogyakarta Internasional Airport* (YIA). Aktor-aktor yang berperan penting dalam pembangunan Bandara di Kecamatan Temon terdiri dari Pemerintah Pusat, Dewan Perwakilan Rakyat (DPR), Pemerintah Daerah dan juga Pemerintah Desa. Peran antar aktor tersebut menghasilkan kebijakan publik yang menyebabkan pembangunan bandara di Kecamatan Temon bisa terjadi.

Kita bisa melihat di Desa Palihan dimana lahan yang terpakai di Desa Palihan tersebut sangat banyak digunakan untuk pembangunan bandara. pembangunan bandara di Desa Palihan memakan sekitar 1.891.577 m<sup>2</sup> lahan dan pada saat ini Desa Palihan bersebelahan langsung dengan *Yogyakarta International Airport* (YIA). kebijakan yang di buat oleh aktor-aktor tersebut berimbas pada ekonomi, budaya dan politik warga terdampak di Desa Palihan yang bersebelahan langsung dengan bandara YIA.

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis melihat ada sesuatu yang menarik dari Dampak Pembangunan *Yogyakarta International Airport* (YIA) yang belum diketahui oleh banyak masyarakat luas. Desa Palihan Kecamatan Temon dipilih sebagai lokasi penelitian dikarenakan masyarakat Kecamatan Temon khususnya Desa Palihan terdapat beberapa dampak yang belum diketahui benar adanya. Fokus dari penelitian di atas adalah dinamika ekonomi politik pada *Yogyakarta International Airport* (YIA).

Adapun harapan penulis dari hasil penelitian ini yaitu dapat memberikan edukasi kepada masyarakat luas tentang dampak dari suatu pembangunan yang belum banyak diketahui.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis paparkan, rumusan masalah yang akan diberitahukan oleh penulis dalam melakukan penelitian ini yaitu :

1. Bagaimana dinamika ekonomi politik pembangunan *Yogyakarta International Airport* (YIA) terhadap masyarakat di Desa Palihan, Kecamatan Temon?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah yang telah penulis paparkan, tujuan masalah yang akan diberitahukan oleh penulis dalam melakukan penelitian ini yaitu :

1. Untuk mengetahui dinamika ekonomi politik yang terjadi setelah pembangunan *Yogyakarta International Airport* (YIA) bagi masyarakat di Desa Palihan, Kecamatan Temon

### **D. Manfaat Penelitian**

Berdasarkan identifikasi yang telah penulis paparkan di atas, manfaat penelitian yang akan diberitahukan oleh penulis dalam melakukan penelitian ini terdapat dua manfaat yaitu manfaat teoritik dan manfaat praktis :

1. Manfaat Teoritik

Manfaat teoritik yang akan didapat dari penelitian ini adalah :

- Memperbanyak maupun melengkapi referensi teori – teori yang sudah ada demi terciptanya penelitian – penelitian yang lebih akurat dari penelitian terdahulu.

2. Manfaat Praktis

Manfaat Praktis yang akan didapat dari penelitian ini adalah :

- Dari hasil temuan peneliti dapat dijadikan referensi bagi pemerintah maupun berbagai kalangan yang membutuhkan.
- Dapat memberikan pemahaman kepada masyarakat luas yang ingin mengetahui dampak dari sebuah pembangunan.

## E. Tinjauan Pustaka

Untuk menunjang penelitian ini, diperlukan penelitian terdahulu yang akan menjadi tolak ukur, gambaran ataupun perbandingan dalam melakukan penelitian. Beberapa penelitian yang sudah dirangkum sebagai berikut :

**Tabel 1.1 Penelitian Terdahulu**

No.	Judul Penelitian	Nama Peneliti	Hasil Penelitian
1.	Analisis Dampak Sosial Ekonomi pembangunan bandara new Yogyakarta International Airport Terhadap Kehidupan masyarakat di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta	Yasmin Fida Az-Zahra (2019)	Hasil tabulasi berupa tabel frekuensi yang diperoleh dari kuesioner yang membandingkan karakteristik kehidupan masyarakat sebelum dan sesudah pembangunan bandara serta dampak positif dan negatif dari status sosial ekonomi masyarakat. Ciri utama yang mempengaruhi kehidupan masyarakat adalah jenis pekerjaannya, karena mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap ciri lain. Dampak terbesar yang dirasakan masyarakat seringkali negatif.
2.	Analisis Dampak Sosial Ekonomi dalam Pembangunan Bandara Yogyakarta International Airport (YIA) di Kabupaten Kulonprogo	Happy Susanto (2020)	Perkembangan YIA telah memberikan dampak sosial ekonomi bagi masyarakat sekitar, baik secara positif maupun negatif. Berdasarkan hasil penelitian, dampak positif dari perkembangan YIA sangat terlihat dari aspek ekonominya yaitu pertumbuhan kegiatan ekonomi seperti hotel, restoran, catering, perumahan, persewaan perumahan dan kos. Meski demikian, keberadaan YIA banyak menimbulkan dampak sosial yang negatif, karena masyarakat telah mengalami Pertukaran budaya dan kepadatan wilayah akibat pembangunan infrastruktur.
3.	Dampak Pembangunan Bandara Kertajati Terhadap Struktur Perekonomian Majalengka	Fenty Jimika (2019)	Menurut data PDB daerah terkait (PDRB) Kabupaten Majalengka, Pertumbuhan ekonomi Majalengka sejak 2013 Pertumbuhan yang berkelanjutan. Pada tahun 2017 perekonomian Majaalengka mencapai pertumbuhan Meningkat 6,81%, lebih tinggi dari pertumbuhan ekonomi Nasional (5,07%) dan Jawa Barat (5,29%). Dari sudut pandang struktural Secara ekonomi, peran kelompok pertanian semakin menurun, sebaliknya. Industri pengolahan dan industri konstruksi meningkat. Pembangunan bandara berhasil menarik investor untuk mendirikan pabrik di sini

---

					<p>Majalengka. Pembangunan bandara dan pabrik baru telah menghasilkan lebih banyak Lahan pertanian berkurang di Kabupaten Majalengka. Ini disebabkan Pertumbuhan ekonomi pada kategori pertanian telah mengalami pertumbuhan Pada 2015 sempat negatif, namun bisa meningkat lagi di tahun kedua. Pemerintah Kabupaten Majalengka harus memperhatikan hal tersebut agar dapat menata wilayahnya dengan baik agar lahan yang memiliki potensi pertanian tidak tergerus oleh pembangunan pabrik, perumahan atau infrastruktur lainnya.</p>
4.	Dampak Sosial, Ekonomi dan politis Dalam Pembangunan Bandara Udara Kertajati di Kabupaten Majalengka	Waluyo (2017)	Zulfikar	<p>Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, dapat disimpulkan bahwa dari sisi muatan kebijakan, pengembangan BIJB Kertajati masih memerlukan beberapa perbaikan dan investasi dalam dampak sosial, ekonomi dan politiknya, terutama karena implementasinya secara bertahap dan karena komitmen yang rendah daripada komitmen. Langsung atau tidak sesuai rencana. Dilihat dari semua sisi, perhatian orang tidak ditanggapi dengan serius Harapan itu terjadi di masyarakat setempat.</p>	
5.	Dampak Pembangunan International lombok Terhadap kemiskinan Masyarakat di desa Tanak Awu Kecamatan Pujut Kabupaten Lombok Tengah	Desi Rafiani (2018)		<p>penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlawanan masyarakat terhadap hak tanah dalam akses pembangunan BIL (Bandara Internasional Lombok) merupakan bentuk perlawanan politik yang merupakan cara yang paling penting untuk melawan pemerintah karena yang menjadi persoalan adalah masalah pembebasan tanah bandara, dimana tanah bandara tersebut sebelum dibebaskan oleh pemerintah banyak masyarakat yang bukan pemilik tanah bandara yang menggarap tersebut. Masyarakat meminta kepada pemerintah agar memberikan atau mengembalikan tanah yang sudah dijual oleh masyarakat kepada pemerintah yang dijadikan bandara supaya bisa digarap oleh masing-masing pemiliknya. Selain itu juga masyarakat meminta supaya SK (Surat Keputusan) pembelian tanah untuk bandara tersebut agar ditunjukkan kemasyarakat.</li> <li>2. Pembangunan BIL (Bandara Internasional Lombok) mempengaruhi</li> </ol>	

---

visi dominan perubahan sosial negara-negara berkembang. Termasuk Indonesia bagian selanjutnya merupakan analisis sosial dengan menggunakan teori non reduksionis yang telah dibahas sebelumnya. Konsep pembagunan ini dipahami sebagai proses tahap demi tahap menuju modernitas sehingga dengan keadaan itulah, menjadikan daerah kabupaten Lombok Tengah menjadi salah satu wilayah yang strategis atau daerah lintasan dan persilangan, dengan demikian memudahkan kontak dan hubungan serta saling mempengaruhi dalam berbagai aspek kehidupan seperti perekonomian, kebudayaan pemerintahan dan lain-lain.

3. Pendidikan berdampak negatif terhadap kemiskinan, artinya jika pendidikan masyarakat ditingkatkan maka angka kemiskinan akan berkurang, sedangkan pengangguran berdampak positif terhadap kemiskinan, artinya jika angka pengangguran meningkat maka angka kemiskinan akan meningkat. Kedua variabel tersebut memberikan pengaruh yang signifikan terhadap kemiskinan di Desa Tanak Awu di Kabupaten Pujut Lombok Tengah. Tingkat pendidikan yang dibutuhkan untuk mendapatkan pekerjaan yang layak merupakan fakta yang tidak dapat dipungkiri, rendahnya tingkat pendidikan di desa Tanak Awu membuat masyarakat sulit untuk keluar dari kemiskinan, terutama dengan adanya bandara internasional di Lombok. Karena pekerja lokal bersaing dengan pendatang untuk mendapatkan pekerjaan di Lombok, hal itu menjadi semakin sulit. Posisi strategis perusahaan tersebut mengakibatkan banyaknya pengangguran dari warga atau warga sekitar. Inilah penyebab meningkatnya angka kemiskinan.

- |   |                                |  |
|---|--------------------------------|--|
| <p>6. Pembangunan Pantai Glagah Untuk Menghadapi Bandara Baru Di Kulon Progo Yogyakarta</p> | <p>Yohanes Setiawan (2018)</p> | <p>Kulon Progo adalah sebuah daerah di Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia. Ibukotanya adalah Wates. Nama Kulon Progo artinya di sebelah barat Sungai Progo (kata kulon dalam bahasa Jawa barat). Kali Progo berbatasan dengan wilayah di sebelah timur. Jika ingin menuju pantai glagah hanya dengan cara menuju jalan provinsi wates-purworejo, kemudian belok kiri di pintu masuk</p> |
|---|--------------------------------|--|

			pantai glagah. Untuk tiket retribusi di pantai glagah dikenakan harga Rp. 5000,- untuk setiap pengunjung. Dengan adanya pembangunan bandara baru di Yogyakarta, tentu ada dampak positif dan negatif untuk suatu wilayah tertentu. Seperti contohnya untuk kawasan wisata pantai glagah juga mendapatkan dampak positif dan negatif.
7.	Persepsi Masyarakat Tentang Dampak Pembangunan bandara internasional Minangkabau (BIM) Terhadap Status Sosial ekonomi di Kenagarian Kataping	Puji Lestari dan Afdhal (2019)	Hasil penelitian menunjukkan (1). Perekonomian kerakyatan berada pada kategori tinggi sebesar 21,6%, kategori menengah sebesar 66,0%, dan kategori rendah sebesar 12,4%. Dengan demikian, perekonomian rakyat berada pada kategori sedang. (2). Asosiasi sosial termasuk dalam kategori tinggi, terhitung 18,6%, kategori sedang, terhitung 70,1%, dan kategori rendah, terhitung 11,3%. Oleh karena itu, kelompok sosial termasuk dalam kategori sedang. (3). Infrastruktur masyarakat termasuk dalam kategori tinggi sebesar 19,6%, kategori sedang sebesar 69,1%, dan kategori rendah sebesar 11,3%. Oleh karena itu, infrastruktur masyarakat termasuk dalam kategori sedang.
8.	Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Bandara Internasional Jawa Barat Terhadap Alih Fungsi Lahan Pertanian Melalui Citra Satelit Resolusi Tinggi	Nurwita Mustika Sari dan Dony Kushardono (2019)	Hasil penelitian menunjukkan bahwa telah terjadi penurunan luasan sejak 2013 hingga 2018 di wilayah kajian yaitu dari 5.822,80 ha pada tahun 2013 menjadi 5.347,30 ha selama kurun waktu 2013-2018.
9.	Ekspansi Geografis dan Perampasan Lahan: Sisi Lain Pembangunan Yogyakarta International Airport	Luthfian Haekal (2019)	Melalui pembacaan ruang Harvey dan Lefebvre, pengembangan YIA akan menggantikan lahan yang lebih luas. Perkembangan YIA tidak hanya spasial, tetapi juga mempengaruhi kehidupannya. Dengan menutupi kelas pekerja yang kurang beruntung, YIA mengecualikan melalui toleransi. Dengan kata lain, masyarakat tersingkir dari kehidupan petani, baik dari segi ruang maupun mata pencaharian. Namun termasuk dalam ruang tertentu untuk fokus menjadi tenaga kerja atau cadangan tenaga kerja untuk secara aktif mengakumulasi modal. Sebagai peserta modal, premis pariwisata adalah penurunan rata-rata masyarakat. Melalui

---

				<p>penjualan keindahan alam Negara Coulombo diharapkan masyarakat menjadi pekerja informal dengan menjual cinderamata unik dan sarana lain untuk meningkatkan kesejahteraannya. Pada tahap selanjutnya, negara menciptakan paradoks. Pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan setelah YIA dipandang sebagai pemadatan ruang dan waktu, menciptakan lapangan kerja informal. Namun, pekerja informal juga bisa kehilangan mata pencaharian karena infrastruktur. Sebagai sirkuit sekunder, YIA terhubung ke sirkuit perjalanan primer. Namun sirkuit sekunder tidak akan berhenti di YIA. Setelah YIA rampung, pembangunan infrastruktur berkelanjutan menjadi proyek strategis untuk mengevakuasi warga dari tanahnya. Jalan tol hanyalah salah satu contoh pemisahan lahan dari warga untuk memenuhi kebutuhan modal melalui pariwisata.</p>
10.	Analisis Dampak Budaya Pembangunan Bandara Internasional Terhadap Masyarakat Sekitarnya	Wayan Windia dkk (2011)	dkk	<p>Dalam penelitian ini, penelitian tentang dampak pembangunan bandara terhadap budaya masyarakat ditransformasikan menjadi dampak pada (1) (2) interaksi sosial, cara berpikir masyarakat, dan (3) keberadaan peninggalan / benda budaya. Model penelitian ini tampaknya dapat diterapkan pada berbagai studi pengaruh budaya. Oleh karena itu, arah pembelajaran memiliki saluran diskusi yang jelas.</p>

---

Beberapa penelitian di atas merupakan penelitian yang mencakup dampak dari suatu pembangunan bandara. Penelitian sebelumnya menemukan bahwa adanya dampak yang diberikan dari pembangunan bandara dari segi positif maupun negatif. Dari beberapa penelitian terdahulu, terdapat persamaan dan perbedaan dalam melakukan penelitian. Persamaan dari penelitian ini dengan penelitian terdahulu adalah objek permasalahan yang akan dilakukan, sedangkan perbedaan dari penelitian ini dengan penelitian terdahulu terletak pada tempat penelitian dan penambahan yang lebih mendalam pada objek

permasalahan yang diangkat mengingat masih sedikit penelitian tentang arah gerak ekonomi politik sebagai konsekuensi dari proyek pembangunan bandara khususnya pada masyarakat agraris yang lahan tempat produksi pangannya tergusur.

## **F. Kerangka Teori**

Sebagai bentuk penelitian yang baik dan benar, landasan teori yang digunakan merupakan hal yang sangat penting dalam melakukan suatu penelitian. Fungsi dari teori yang dipaparkan penulis akan dijadikan suatu landasan berpikir dalam menganalisis fenomena yang akan di teliti. Berikut teori yang digunakan dalam penelitian ini antara lain teori pembangunan dunia ketiga dan teori politik pembangunan infrastruktur.

### **1. Dinamika Ekonomi Politik**

Pembahasan tentang dinamika ekonomi politik saat ini cukup banyak dimanfaatkan terkhususnya untuk melihat dampak yang diterima dari pelaksanaan suatu pembangunan. Kata dinamika berasal dari kata Yunani yaitu *Dynamics* yang bermakna konsep yang mengacu pada perubahan terutama kekuatan. Sedangkan ekonomi politik menurut Kamus Ekonomi Palgrave, ekonomi politik berasal dari filsafat moral yang dikembangkan pada abad kedelapan belas sebagai studi tentang ekonomi negara atau politik. Dinamika ekonomi politik merupakan suatu kekuatan yang dapat merubah ekonomi dan politik pada suatu negara.

Hampir pada semua level politik selalu terhubung dengan ekonomi. Politik mempengaruhi hasil-hasil ekonomi dalam beragam cara mulai dari kemampuan negara untuk menjamin sebuah kerangka kebijakan publik dimana hak-hak kepemilikan dilindungi hingga kemampuan pemerintah untuk membuat suatu kebijakan publik. Pun begitu pula sebaliknya, bagaimana ekonomi mempengaruhi hasil-hasil politik. Contohnya partai-partai politik yang bersaing meraih kekuasaan dengan menjanjikan peningkatan pertumbuhan ekonomi, penurunan inflasi, penanganan kemiskinan, dan sebagainya (Swinnen, 2018).

Dalam melaksanakan suatu pembangunan sudah semestinya tidak lepas dari peran antar aktor politik untuk membuat suatu kebijakan sehingga pembangunan itu bisa terjadi. Aktor-aktor dalam suatu pembangunan tersebut memiliki suatu kepentingan sendiri yang menyebabkan tarik menariknya antar kepentingan masing-masing aktor.

Bandara bukan hanya dalam bentuk wujud material saja, melainkan juga menyangkut hubungan sosial dan hubungan ekonomi politik dari proses pembangunannya. Pembangunan infrastruktur dalam sejarahnya dibangun untuk kepentingan-kepentingan kelas elit. Contohnya jika kita lihat lagi dari sejarah Indonesia yaitu pada pembangunan jalan raya dari barat pulau jawa sampai timur pulau jawa yang dibangun oleh Gubernur Deandels untuk kepentingan pertahanan, kontrol militer atas wilayah jajahan dan juga yang terpenting untuk

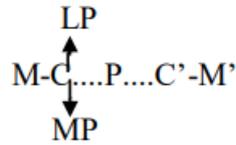
memudahkan jalannya komoditas perkebunan pada saat itu agar bisa cepat sampai ke pelabuhan-pelabuhan eksport kolonial masa itu untuk segera masuk ke pasar global.

Dari pembahasan di atas kita dapat melihat bahwa pembangunan infrastruktur sangat berkaitan erat dengan ekonomi politik. Menurut Didin S. Damanhuri (2010) dalam bukunya yang berjudul ekonomi politik dan pembangunan, damanhuri menyatakan bahwa ekonomi politik dan pembangunan merupakan kedua hal yang tak dapat dipisahkan. Hal tersebut bisa terjadi dikarenakan pembangunan ekonomi menyangkut pula bagaimana aspek, institusi, proses, dan kekuasaan politik dijalankan (Damanhuri, 2010).

Jika kita cermati secara mendalam, pembangunan infratruktur yang diciptakan sebenarnya hanya untuk melancarkan sirkulasi dan akumulasi kapital bagi kelas borjuis. Pembangunan infrastruktur memiliki bagian yang penting dalam strategi yang dikatakan David Harvey (2010) bahwa pembangunan dapat “menaklukkan ruang dan waktu” sebagai sirkulasi komoditas yang ada di pasar untuk bisa kembali dengan jumlah yang lebih besar (Harvey, 2010).

Sebagaimana skema ataupun rumus yang dikemukakan oleh Karl marx (1867) dalam bukunya yang berjudul Kapital : Volume 1 yang bertujuan untuk mengubah uang (M) menjadi komoditas (C) kemudian kembali lagi menjadi uang yang lebih besar (M’).

### Gambar 1.1 Rumus Produksi Dasar Karl Marx



Sumber: Buku *Capital Book One: The Process of Production of Capital* Karangan Karl Marx (1887)

Rumus produksi dasar di atas menjelaskan dengan sederhana setiap proses produksi dalam sistem produksi kapital yang bertujuan untuk mengubah uang (M) kemudian mengubahnya kembali menjadi uang yang lebih besar (M'). dalam prosesnya, uang (M') tersebut dibelanjakan untuk sarana pendukung produksi (MP) dan sebagiannya lagi digunakan untuk membeli pekerja (LP) dipasar tenaga kerja upahan. Gabungan dari kedua hal ini yang akan menunjang proses produksi (P). dalam perkembangannya proses produksi membutuhkan distribusi untuk membuat komoditas yang telah di produksi agar bisa sampai ke pasar komoditas dan kembali lagi ke tangan kapitalis dalam bentuk uang dan uang yang lebih. rumus di atas terlihat juga garis dasar antara C' dan M', garis tersebut menandakan bahwa adanya proses yang harus dilalui agar komoditas yang telah menjadi (C') yang telah bertransformasi menjadi uang yang lebih besar (M'). disinilah kelas kapital memiliki kebutuhan untung membangun ruang-ruang yang memungkinkan laju sirkulasi kapital dari pabrik menuju ke pasar yang luas dan bisa berjalan dengan lancar dan berkelanjutan (Marx, 1887).

Dari skema atau rumus yang sudah dijelaskan, terdapat kemiripan dengan pembangunan infrastruktur *Yogyakarta internasional airport (YIA)* yang terdapat di Kulon Progo. Yang dimana kita ketahui pembangunan bandara tersebut mengikutsertakan investor dari luar negeri untuk membiayai proses pembangunan bandara tersebut. Teori marx tentang ekonomi politik ini akan digunakan peneliti untuk menemukan dampak ekonomi politik terhadap masyarakat Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Provinsi DI Yogyakarta yang dimana kita ketahui secara bersama bahwa pembangunan *Yogyakarta International Airport (YIA)* telah dibangun dan memiliki kejanggalan yang perlu untuk di teliti lebih mendalam.

## 2. Politik Pembangunan Infrastruktur

Pada umumnya, pembangunan terjadi karena proses politik yang dilakukan oleh aktor-aktor yang berada di pemerintahan, kelompok masyarakat dan bahkan partai politik. Aktor politik yang berkembang tidak hanya berasal dari dalam negeri, tetapi juga dari luar negeri. Artinya, kepentingan internasional juga secara tidak langsung memegang peranan penting dalam politik pembangunan.

Pembangunan merupakan suatu kata benda netral yang bermaksud untuk menjelaskan suatu proses dan usaha dalam upaya meningkatkan ekonomi, politik, budaya, infrastruktur dan sebagainya. Akan tetapi Mansour Fakir (2001) mengatakan bahwa pembangunan bukan hanya

kata yang bersifat netral saja melainkan sebagai aliran dari suatu teori perubahan sosial.

Jika kita mengikuti teori yang di paparkan oleh Mansour Fakih, maka pembangunan bandara baru *Yogyakarta International Airport* (YIA) merupakan suatu pembangunan yang menjadi awal dari suatu perubahan sosial yang terjadi di Masyarakat terdampak sekitar bandara. Hal tersebut dikarenakan pembangunan bandara baru tersebut akan berdampak pada berubahnya ekonomi, budaya dan politik yang di miliki masyarakat terdampak pembangunan tersebut.

Akan tetapi perubahan sosial tersebut tidak selalu meningkatkan ekonomi, budaya dan politik pada masyarakat terdampak. Perubahan sosial tersebut dapat pula menyebabkan penurunan atau hilangnya ekonomi, budaya, dan politik pada masyarakat terdampak pembangunan.

Pembangunan sebagai suatu bagian dari teori perubahan sosial adalah fenomena yang luar biasa. Hal tersebut bisa terjadi karena sebuah gagasan dan teori begitu mendominasi dan mempengaruhi umat manusia secara global terutama di negara dunia ketiga yang mana kita ketahui secara bersama di negara dunia ketiga banyak terjadi pembangunan. (Fakih, 2001)

Politik pembangunan infrastruktur juga terjadi diakibatkan peran antar aktor yang menyebabkan terjadinya suatu kebijakan. Akan tetapi

kebijakan tersebut tidak semuanya berdampak positif pada warga terdampak. menurut (Hadi, 2011) pada bukunya mengatakan bahwa Aktor menempati posisi yang sangat strategis seiring dengan faktor kelembagaan (institusi) dari kebijakan itu sendiri. Interaksi aktor dan institusilah yang menentukan proses perjalanan dan strategi yang diterapkan oleh komunitas politik dalam arti yang lebih luas. Pada hakekatnya aktor politik adalah mereka yang selalu dan harus terlibat dalam setiap proses analisis kebijakan publik, bertindak baik sebagai perumus maupun kelompok penekan yang selalu aktif dan proaktif dalam melakukan interaksi dan relasi dalam konteks analisis kebijakan publik.

Jika kita melihat pada kasus proyek pembangunan bandara baru yaitu *Yogyakarta International Airport (YIA)*, aktor-aktor yang berperan penting dalam pembangunan bandara tersebut adalah Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, Pemerintah Desa dan DPR. Aktor-aktor tersebut berperan penting dalam membuat suatu kebijakan yang menyebabkan pembangunan bandara di Kecamatan Temon bisa terjadi.

Oleh sebab itu, penelitian ini pada dasarnya lebih fokus mengenai seluk beluk paradigma dan teori perubahan sosial yakni teori tentang bagaimana suatu masyarakat dapat berubah serta dinamika dalam proses perubahan sosial tersebut.

## **G. Definisi Konseptual**

Definisi konseptual digunakan untuk menggambarkan dengan akurat suatu fenomena yang akan diteliti secara singkat, jelas, dan tegas sehingga mudah dipahami pembaca. Berikut beberapa definisi yang akan digunakan pada penelitian ini antara lain pengembangan dari teori pembangunan dunia ketiga dan politik pembangunan infrastruktur, yaitu:

1. **Dinamika Ekonomi Politik**

Ekonomi politik dan pembangunan merupakan kedua hal yang tak dapat dipisahkan dikarenakan persoalan pembangunan ekonomi menyangkut pula bagaimana proses, aspek, institusi, dan bagaimana politik dijalankan.

2. **Politik Pembangunan Infrastruktur**

Politik Pembangunan infrastruktur menjelaskan bagaimana cara politik atau strategi yang dapat dilakukan oleh negara, institusi ataupun partai politik, bahwasanya politik pembangunan bukan saja mengenai cara atau strategi yang hendak dicapai dalam pembangunan tetapi juga pemikiran yang termasuk dalam pembangunan dari strategi dan cara yang dijalankan.

## **H. Definisi Operasional**

Definisi operasional merupakan alat pengambil data yang cocok ataupun mengacu pada bagaimana peneliti mengukur suatu variabel. Berikut beberapa indikator yang dipakai untuk mengoperasionalkan definisi konseptual di atas, yaitu:

1. Dinamika ekonomi politik di Desa Palihan Kecamatan Temon
  - a. Munculnya praktik ekonomi kapitalistik di pedesaan seperti pertokoan modern.
  - b. Adanya pendapatan masyarakat berkurang semenjak adanya bandara.
  - c. Adanya pergesekan dan kesenjangan sosial antar masyarakat sekitar bandara sehingga muncul perkubuan antara pro dan kontra.
2. Politik Pembangunan Infrastruktur di Desa Palihan
  - a. Adanya tarik menarik kepentingan pada pembangunan bandara di Kecamatan temon.
  - b. Adanya narasi bahwa bandara menjadi simbol kemajuan.
  - c. Adanya pembangunan fisik yang dilakukan setelah pembangunan bandara untuk masyarakat sekitar bandara.

## **I. Metode Penelitian**

Metode penelitian merupakan suatu sistematika dalam melakukan suatu pengambilan data dan informasi ataupun cara mengolah data untuk penelitian. Ada beberapa hal yang menjadi acuan utama dalam melakukan penelitian ini dan akan dituangkan dalam beberapa metode untuk dijadikan bekal di lapangan.

### **1. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang akan digunakan pada penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah penganut aliran fenomenologis atau yang menitik beratkan kegiatan penelitian

ilmiahnya dengan penguraian dan pemahaman terhadap gejala-gejala sosial yang diamati (Hardani, 2020).

## 2. Unit Analisis

Berdasarkan pembahasan yang telah penulis uraikan di atas mengenai dampak pembangunan *Yogyakarta International Airport* (YIA). Penulis telah menentukan Lokasi penelitian ini bertempat di Desa Palihan Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

## 3. Teknik Pengumpulan Data

Dalam melakukan penelitian, penulis memiliki beberapa metode yang akan dilakukan secara sistematis dan berkaitan. Terdapat 3 teknik pengumpulan data yang akan dipakai oleh penulis dalam melakukan penelitian sebagai berikut:

### a. Wawancara

Wawancara adalah Teknik pengumpulan data yang dilakukan secara langsung ataupun tatap muka antara peneliti dan narasumber. Wawancara juga bisa dilakukan secara daring melalui media seperti telepon, email, ataupun media berbasis internet lainnya. Metode wawancara memungkinkan akan terjadinya interaksi kedekatan emosional antara peneliti dan narasumber yang pada akhirnya akan memperoleh kedalaman data yang akurat. Untuk menentukan narasumber yang tepat, penulis akan menggunakan *non-probability sampling* yang lebih

tepatnya Teknik purposive sampling. Purposive sampling adalah Teknik wawancara yang memilih sampel ataupun narasumber secara khusus sesuai dengan tujuan penelitian (Rustanto, 2015). Pada penelitian ini, penulis telah mewawancarai beberapa narasumber yang bisa menjawab permasalahan pada penelitian ini antara lain warga terdampak di Desa Palihan, WALHI Yogyakarta, LBH Yogyakarta.

b. Observasi

Observasi adalah metode pengumpulan data dengan mengamati langsung apa yang terjadi di lapangan. Metode observasi memungkinkan peneliti untuk memperoleh komponen-komponen lain yang mendukung penelitian. Sehingga dalam observasi ini mengharuskan peneliti untuk terjun langsung ke lokasi pembangunan bandara YIA demi melihat dan mengamati dampak pembangunan terhadap masyarakat desa Palihan Kecamatan Temon. Observasi dilakukan oleh penulis pada saat penulisan proposal skripsi sampai penulisan hasil penelitian.

c. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan Teknik pengumpulan data melalui dokumen dan peninggalan tertulis yang berkaitan dengan penelitian. Metode ini sangat menunjang penelitian hingga tahap penyajian data. Dokumen yang digunakan pada

penelitian ini berupa foto kemudian data-data yang didapat dari website pemerintah, Undang-undang, Badan Pusat Statistik Kabupaten Kulon Progo, WALHI Yoyakarta dan LBH Yogyakarta.

#### 4. Jenis dan Sumber Data

Dalam melakukan penelitian, penulis membutuhkan data dari berbagai sumber untuk menemukan jawaban atau hasil penelitian. Data-data tersebut dibagi menjadi dua yaitu data Primer dan data sekunder.

##### a. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dari lapangan. Data primer memungkinkan peneliti untuk mendapatkan data yang nyata dan sesuai dengan keadaan yang ada di lapangan. Data primer yang akan dijadikan sumber utama pada penelitian ini adalah masyarakat terdampak yang berada di Desa Palihan Kecamatan Temon, WALHI Yogyakarta dan LBH Yogyakarta.

##### b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh lewat dokumen, buku, jurnal, atau data tertulis lainnya. Data sekunder dalam penelitian ini akan didapatkan dari narasumber terkait, website resmi Pemerintah Kabupaten Kulon Progo, buku, jurnal skripsi, artikel, koran online serta Undang – undang yang terkait dengan penelitian ini.

## 5. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data merupakan metode mendapatkan data menjadi informasi sehingga data tersebut menjadi mudah untuk dipahami dan juga bermanfaat untuk menemukan solusi dari permasalahan dalam suatu penelitian. Teknik analisis data pada kali ini akan dibagi menjadi 3 alur bagian yaitu reduksi data, penyajian data dan penarikan simpulan yang dikemukakan oleh Miles dan Hubberman dalam buku (Hardani, 2020).

### a. Reduksi Data

Reduksi data adalah bagian dari analisis yang menghapus, mempertajam, memandu, mengkategorikan, dan mengatur data dengan cara yang tidak perlu sehingga kesimpulan akhir dapat ditarik dan diverifikasi. Dengan mengurangi jumlah data, data kualitatif dapat disederhanakan dan diubah dalam berbagai cara melalui seleksi yang ketat.

### b. Penyajian Data

Penyajian yang disebutkan oleh Miles dan Huberman merupakan kumpulan informasi yang memungkinkan kita untuk mengambil kesimpulan dan mengambil tindakan. Dulu, bentuk representasi yang paling umum digunakan dalam data kualitatif adalah teks naratif. Teksnya tersebar, tidak serentak, terstruktur, dan sangat berlebihan. Dalam

keadaan seperti itu, mudah bagi peneliti untuk membuat kesalahan atau membuat kesimpulan parsial, parsial, dan tidak berdasar secara sembarangan. Manusia tidak memiliki kapasitas yang cukup untuk memproses informasi dalam jumlah besar. Tren kognitif adalah unit yang disederhanakan dan selektif yang mengurangi informasi kompleks menjadi bentuk dan konfigurasi yang mudah dipahami.

Dalam penelitian kualitatif, data dapat direpresentasikan dalam bentuk uraian singkat, diagram, hubungan antar kategori, dan kartu proses. Dengan menampilkan datanya, akan lebih mudah untuk memahami apa yang terjadi dan merencanakan pekerjaan selanjutnya berdasarkan apa yang sudah Anda pahami.

c. Penarikan Simpulan dan Verifikasi

Kesimpulan merupakan intisari hasil penelitian, yaitu mendeskripsikan keputusan berdasarkan ide-ide terkini yang telah dijelaskan sebelumnya, atau berdasarkan metode berpikir induktif atau deduktif. Kesimpulan yang diambil harus berkaitan dengan fokus penelitian, tujuan penelitian dan hasil penelitian yang telah dijelaskan dan dibahas.