

**MEMIKIRKAN KEMBALI PEMBANGUNAN BANDARA NEW
YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT (NYIA) PASCA
KONFLIK: DAMPAK SOSIAL EKONOMI PADA MASYARAKAT
KULONPROGO, YOGYAKARTA
(RETHINKING POST-CONFLICT OF THE DEVELOPMENT OF
NEW YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT (NYIA):
SOCIAL ECONOMIC IMPACT ON THE COMMUNITY OF
KULONPROGO, YOGYAKARTA)**

Muhammad Alhada Fuadilah Habib
UIN Sayyid Ali Rahmatullah Tulungagung
Email: m.alhada@iain-tulungagung.ac.id

Kanita Khoirun Nisa
UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta
Email: kanita.nisa@uin-suka.ac.id

Cut Rizka Al Usrah
Universitas Malikussaleh
Email: cut.rizka@unimal.ac.id

Abstract

The construction of the New Yogyakarta International Airport (NYIA) by the Government of Indonesia and PT Angkasa Pura I, which began in 2011, has resulted in a number of vertical conflicts between the government-entrepreneurs and local residents, particularly in Jangkarán Village, Sindutan Village, Palián Village, Kebonrejo Village, Temon Kulon, and Glagah Village. However, even though conflicts arose and there was opposition from many parties including from an environmental impact analysis, the construction of the NYIA Airport was continued and completed in 2019. This study aims to reveal the social and economic impacts felt by local residents in Jangkarán Village, Sindutan Village, Palián Village, Kebonrejo Village, Temon Kulon Village, and Glagah Village after the construction of the NYIA Airport. Do local residents get economic and social security for the construction of NYIA Airport? Data were obtained using a qualitative research approach through data collection techniques of observation, FGD, and in-depth interviews with villagers at the research locations and other stakeholders. The results showed that some people were able to adapt to changes in socio-economic conditions after the construction of the NYIA. They are able to find a new job that is better than before so that they are socio-economically more prosperous. However, some people are still not able to adapt so they are still in a cycle of poverty that shackles them.

Keywords: Socio-economic impact; Post-conflict; Airport construction

Abstrak

Pembangunan Bandara New Yogyakarta International Airport (NYIA) oleh Pemerintah Indonesia dan PT angkasa Pura I yang dimulai tahun 2011, telah mengakibatkan sejumlah konflik vertikal antara pemerintah-pengusaha dan warga lokal, khususnya di Desa Jangkarán, Desa Sindutan, Desa Palián, Desa Kebonrejo, Desa Temon Kulon, dan Desa Glagah. Namun demikian, meskipun konflik muncul dan terdapat penentangan dari banyak pihak termasuk dari analisis dampak lingkungan, pembangunan Bandara NYIA ini tetap dibangun dan selesai pada tahun 2019, bahkan saat ini telah beroperasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengungkap dampak sosial dan ekonomi yang dirasakan oleh warga lokal di Desa Jangkarán, Desa Sindutan, Desa Palián, Desa Kebonrejo, Desa Temon Kulon, dan Desa Glagah pasca pembangunan Bandara NYIA. Apakah warga lokal mendapatkan jaminan ekonomi dan sosial atas pembangunan Bandara NYIA? Data didapat dengan menggunakan pendekatan penelitian kualitatif melalui teknik pengumpulan data berupa observasi, FGD, dan wawancara mendalam dengan warga desa di lokasi penelitian serta stakeholders lain yang terlibat. Selain itu, penelitian ini juga dukungan data sekunder dari penelusuran di internet. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian masyarakat mampu beradaptasi dengan perubahan kondisi sosial ekonomi pasca pembangunan NYIA. Mereka bisa mendapatkan pekerjaan baru yang lebih baik dari sebelumnya sehingga secara sosial-ekonomi mereka lebih sejahtera. Namun demikian sebagian masyarakat masih belum mampu beradaptasi sehingga masih dalam lingkaran kemiskinan yang membelenggu mereka.

Kata Kunci: Dampak sosial-ekonomi; Pasca konflik; Pembangunan bandara

A. PENDAHULUAN

Kehidupan masyarakat yang semakin modern ditambah dengan jumlah penduduk yang semakin meningkat, secara signifikan telah berdampak pada peningkatan kebutuhan akan transportasi sebagai sarana mobilitas penduduk. Gaya hidup masyarakat modern yang identik dengan budaya “pamer”, secara nyata telah meningkatkan kebutuhan akan sarana transportasi terutama untuk kebutuhan wisata ke berbagai tempat di penjuru dunia (Habib 2021). Yogyakarta sebagai salah satu kawasan wisata yang diminati oleh wisatawan baik domestik maupun mancanegara, mendorong berbagai pihak terutama pemerintah dan pengusaha untuk mengambil peluang demi mendapatkan keuntungan finansial yang besar. Adapun salah satu aspek yang sedang digalakkan untuk menunjang datangnya wisatawan dari penjuru dunia adalah aspek transportasi (Hakim 2018).

Bandara sebagai sarana penunjang transportasi modern jalur udara yang kini semakin diminati oleh masyarakat dengan berbagai keuntungan yang ditawarkan, menjadi perhatian tersendiri bagi pemerintah dan pengusaha. Mereka berlomba-lomba membangun sarana transportasi ini dengan dalih “demi kemajuan ekonomi” dan “demi kesejahteraan rakyat”. Dalam kurun waktu 10 tahun terakhir ini (tahun 2012-2022), Kementerian perhubungan RI merencanakan akan membangun sebanyak 45 bandara baru di seluruh kawasan nusantara dan salah satunya adalah *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) yang berada di Kabupaten Kulonprogo, Yogyakarta (Admin Bandar Udara Online 2022)

PT. Angkasa Pura, selaku manajemen NYIA, menyatakan bahwa adanya bandara baru ini akan memberikan kesempatan kerja dan peluang usaha baru bagi masyarakat setempat. Pembangunan ini dianggap akan memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi di kawasan Kulonprogo secara khusus dan Yogyakarta secara umum. Dengan hadirnya bandara, digambarkan akan menumbuhkan berbagai usaha/bisnis baru seperti hotel, pusat perbelanjaan, *outlet* makanan, pusat-pusat bisnis dan berbagai jenis usaha lain yang dianggap akan mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang tinggal di sekitar kawasan tersebut (Saraswati 2016)

Pembangunan Bandara NYIA oleh pemerintah Indonesia dengan bekerjasama dengan PT Angkasa Pura I telah dimulai sejak tahun 2011. Pembangunan tersebut tidak bisa dikatakan lancar akibat terjadinya berbagai konflik vertikal antara pemerintah dan warga lokal yang terdampak pembangunan bandara NYIA, seperti di Desa Jangkar, Desa Sindutan, Desa Palihan, Desa Kebonrejo, Desa Temon Kulon, dan Desa Glagah. Konflik vertikal di enam wilayah tersebut terjadi dikarenakan masyarakat sekitar mengaku tidak dilibatkan baik dalam proses perencanaan maupun dalam proses konstruksi pembangunan bandara.

Warga sekitar mengkhawatirkan apabila pembangunan bandara selesai, tentunya di sekitar bandara tersebut banyak terdapat fasilitas-fasilitas modern seperti perhotelan, perusahaan travel, pusat perbelanjaan, dan pusat-pusat bisnis lainnya. Mereka khawatir akan kehilangan lapangan pekerjaan dan tidak mampu bersaing dengan perubahan kondisi sosial dan ekonomi pasca pembangunan bandara.

Selain itu, pihak PT Angkasa Pura selaku pihak yang berwenang mengelola bandara dan pemerintah setempat terkesan menutup-nutupi hasil amdal. Kekhawatiran masyarakat ini sebenarnya didukung pula oleh data hasil penelitian yang dilakukan oleh salah satu mahasiswa Teknik Fisika UGM pada tahun 2013. Data tersebut menunjukkan bahwa lokasi pembangunan NYIA rawan terjadi bencana tsunami. Namun Pemerintah Kabupaten Kulonprogo memberikan komentar tidak akan mengambil pusing dengan persoalan ini, dan menyerahkan sepenuhnya kepada pemerintah pusat terkait dengan dampak kajian yang akan ditimbulkan (Hidayat 2017). Selain itu pula didapatkan hasil salah satunya konstruksi bangunan bandara kurang kokoh dibagian sisi Pantai Glagah Sari karena lokasinya yang berpasir. Namun demikian, meskipun terdapat banyak pertentangan dari berbagai pihak pembangunan bandara NYIA ini tetap dibangun dan selesai pada tahun 2019, bahkan saat ini telah beroperasi.

Pemerintah Kabupaten Kulonprogo menyambut baik pembangunan NYIA di daerahnya tersebut, pihaknya optimis bahwa pembangunan bandara

ini akan meningkatkan pendapatan asli daerah dan mendukung perkembangan sektor wisata di kawasan Yogyakarta dan sekitarnya. Keberadaan bandara akan menarik investor baru yang berdampak pada pengembangan wilayah. Lebih lanjut pihaknya memastikan pembangunan ini akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang tinggal di sekitar kawasan *New Yogyakarta International Airport* (Biro Komunikasi dan Informasi Publik 2017)

Keberadaan Bandara NYIA di Kabupaten Kulon Progo dapat pula memberikan perubahan kondisi sosial ekonomi masyarakat. Dampak sosial ekonomi dari pembangunan tersebut didukung oleh infrastruktur kegiatan bandara, sehingga kawasan sekitarnya menjadi daya tarik para investor untuk menanamkan modalnya dikawasan tersebut. Keberadaan NYIA di Kabupaten Kulon Progo berpotensi melahirkan dampak sosial ekonomi baik positif maupun negatif bagi keenam desa yang notabene merupakan wilayah yang terdampak pembangunan bandara. Berdasarkan latar belakang inilah, peneliti tertarik untuk mengkaji lebih jauh dampak sosial dan ekonomi yang terjadi pasca pembangunan NYIA bagi masyarakat yang tinggal di sekitar kawasan bandara.

B. METODOLOGI

Penelitian ini dilakukan di Desa Jangkar, Desa Sindutan, Desa Palihan, Desa Kebonrejo, Desa Temon Kulon, dan Desa Glagah yang semuanya berlokasi di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulonprogo. Pemilihan lokasi ini didasarkan pada kenyataan bahwa desa-desa tersebut sebagai lokasi yang terkena dampak langsung pembangunan NYIA. Penggalan data dilakukan bersama tim Bidang Riset dan Pengembangan Keilmuan, Himpunan Mahasiswa Pascasarjana Universitas Gadjah Mada (RPK HMP UGM). Penelitian ini dilakukan sebagai salah satu program kerja RPK HMP UGM kepengurusan periode tahun 2017. Penggalan data dilakukan secara bersama-sama (tim RPK HPM UGM) namun dalam pelaksanaan analisis dan penyusunan laporan hasil penelitian, dilakukan secara *independent* sesuai dengan bidang keilmuan masing-masing. Adapun metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif dengan teknik penentuan informan

menggunakan *snowball*¹. Pemilihan penggunaan metode ini bertujuan untuk menghasilkan data deskriptif yang komprehensif dan mendalam serta pendekatan ini dipandang paling sesuai dengan paradigma yang digunakan.

Teknik pengumpulan data yang digunakan pertama yaitu observasi lapangan² dengan melihat dan meninjau secara langsung kehidupan sosial masyarakat Desa Jangkar, Desa Sindutan, Desa Palihan, Desa Kebonrejo, Desa Temon Kulon, dan Desa Glagah sebagai desa yang terkena dampak pembangunan NYIA. Kemudian dilakukan pula FGD (*focus group discussion*) antara tim RPK HMP UGM dengan organisasi WTT (Wahana Tri Tunggal)³ serta wawancara mendalam (*indepth interview*)⁴ dengan warga setempat untuk menyelami secara mendalam paradigma, harapan dan juga kondisi sosial ekonomi masyarakat pasca pembangunan bandara. Disamping data primer, sumber informasi juga digali dari data skunder yang berasal dari penelusuran data di internet.

Kerangka Teori

Realitas dampak sosial ekonomi pasca pembangunan NYIA dapat dipahami dengan menggunakan teori AGIL dari Talcott Parson. Dalam konsep ini, masyarakat disebut sebagai suatu sistem sosial yang terdiri atas bagian-bagian atau elemen yang saling berkaitan dan saling menyatu dalam keseimbangan. Perubahan yang terjadi pada satu bagian akan membawa perubahan pula terhadap bagian lain (Ritzer 2012). Di sini, masyarakat dilihat sebagai sebuah sistem di mana seluruh struktur sosialnya terintegrasi menjadi satu, masing-masing memiliki fungsi yang berbeda-beda tapi saling berkaitan dan menciptakan konsensus dan keteraturan sosial serta keseluruhan elemen

¹ Teknik penentuan sample yang mulamula jumlahnya kecil, kemudian sampel ini disuruh memilih teman-temannya untuk dijadikan sampel begitu seterusnya, sehingga jumlah sample semakin banyak. Ibarat bola salju yang menggelinding semakin lama semakin besar (Nawawi 2019).

² Teknik pengumpulan data melalui pengamatan langsung atau peninjauan secara cermat dan langsung di lapangan atau lokasi penelitian (Suyanto 2022)

³ Sebuah organisasi masyarakat yang menentang pembangunan bandara

⁴ Teknik pengumpulan data dengan tanya jawab secara langsung (bertatan muka) secara intens dan mendalam untuk mengumpulkan data secara komprehensif dan mendalam

akan saling beradaptasi baik terhadap perubahan internal dan eksternal dari masyarakat.

Parsons meyakini bahwa terdapat empat *imperative fungsional* yang dibutuhkan untuk menjadi ciri seluruh sistem, yaitu *Adaptation* (Adaptasi), *Goal* (Pencapaian), *Integrasion* (Integrasi), dan *Latency* (Latensi) atau pemeliharaan pola. Agar dapat bertahan maka suatu sistem haruslah menjalankan keempat fungsi tersebut (Ritzer 2016). *Adaptasi* merupakan kemampuan masyarakat untuk menyesuaikan diri dengan perubahan sistem sosial maupun ekonomi yang baru (Prasetya 2021). Hal ini mencakup berbagai aspek seperti sumber-sumber kehidupan dan redistribusi sosial. *Pencapaian* merupakan kecakapan untuk mengatur dan menyusun tujuan-tujuan masa depan dan membuat keputusan yang sesuai dengan tujuan tersebut (Turama 2020). Pemecahan permasalahan sosial dan sasaran ekonomi adalah bagian dari kebutuhan ini.

Integrasi merupakan harmonisasi keseluruhan anggota sistem sosial setelah sebuah *general agreement* mengenai nilai-nilai atau norma-norma pada masyarakat telah ditetapkan (Sulistiawati 2022). Di sinilah peran nilai tersebut sebagai pengintegrasikan sebuah sistem sosial. *Latensi* merupakan pemeliharaan pola, dalam hal ini nilai-nilai kemasyarakatan tertentu seperti budaya, bahasa, norma, aturan, dan sebagainya (Syawaludin 2015).

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Kilas Balik Konflik Pembangunan NYIA

Pembangunan merupakan konsep yang tidak dapat dihindari sebagai konsekuensi dari perkembangan zaman (McMahon 2017). Melihat kenyataan ini, cara pandang “pembangunan berkelanjutan” menjadi penting ditanamkan khususnya kepada para pemangku negara dan pelaku industri agar pembangunan yang tidak dapat dihindarkan tersebut, dilakukan dengan tetap memperhatikan kelestarian lingkungan serta kesejahteraan seluruh lapisan masyarakat. Hal ini bertujuan untuk menciptakan keadilan sosial bagi seluruh umat masyarakat.

Secara teoritis pembangunan bandara baru di sebuah kawasan memiliki empat dampak bagi kehidupan ekonomi masyarakat di sekitarnya

(Graham and Alessandro 2017). Dampak tersebut diantaranya yaitu; *pertama*, dampak langsung (*direct impact*), dampak ini bisa dirasakan apabila masyarakat yang tinggal di sekitar kawasan pembangunan bandara terlibat secara langsung dalam proses pembangunan bandara, dalam arti masyarakat baru bisa merasakan dampaknya apabila terlibat secara langsung sebagai pekerja dalam proses konstruksi bandara dan juga terlibat secara langsung sebagai pekerja dalam pengoperasian bandara ketika bandara telah jadi. Berdasarkan hasil penelitian ditemukan fakta bahwa proses konstruksi bandara dalam megaproyek itu bersifat tender, sehingga walau pun melibatkan banyak pekerja namun masyarakat yang tinggal disekitar kawasan tersebut tidak dapat dengan mudah terlibat sebagai pekerja pembangunan bandara. Sementara itu, untuk tahap operasional bandara, kebutuhan akan tenaga kerja terbagi atas dua golongan yaitu pekerjaan formal yang membutuhkan tenaga kerja tetap atau kontrak, serta pekerjaan informal yang membutuhkan tenaga kerja *outsourcing*. Pekerjaan jenis formal tentu saja membutuhkan kriteria atau syarat pekerja dengan kriteria atau kualitas yang tinggi, seperti tingkat pendidikan minimal diploma atau sarjana, dan syarat-syarat lainnya⁵. Padahal dalam kenyataannya masyarakat di Kecamatan Temon rata-rata hanya lulusan SLTA (BPS Kab. Kulonprogo 2017). Dengan demikian dapat dikatakan bahwa masyarakat tentu saja sangat susah untuk mendapatkan dampak positif secara langsung dari pembangunan NYIA.

Kedua, dampak tidak langsung (*indirect impact*), dampak ini bisa dirasakan oleh masyarakat apabila pihak manajemen bandara bersedia memasok barang-barang yang dibutuhkan dalam pembangunan bandara maupun dalam pengoperasian bandara dari masyarakat sekitar. Saat proses pembangunan bandara, kebutuhan akan konsumsi para pekerja konstruksi sebenarnya sangat memungkinkan memasok dari rumah makan milik masyarakat yang tinggal di sekitar kawasan, sehingga keuntungan dari

⁵ Hasil FGD Tim Riset RPK HMP UGM dan pengurus organisasi Wahana Tri Tunggal (WTT), sebuah organisasi masyarakat yang menolak pembangunan bandara, dilakukan pada tahun 2017

penjualan makanan masih bisa dirasakan oleh masyarakat setempat. Namun untuk pembelian bahan-bahan baku konstruksi bandara seperti semen, pasir, besi dan sebagainya pihak pembangun mengambil bahan dari luar daerah, bahkan bisa dipastikan proyek ini telah bekerja sama dengan industri-industri besar pemasok barang-barang kebutuhan konstruksi bandara dari luar daerah. Dengan demikian keuntungan dalam hal ini masih belum bisa sepenuhnya berdampak positif bagi kehidupan masyarakat di sekitarnya. Selanjutnya saat proses pengoperasian bandara, berbagai barang kebutuhan tentu saja juga akan memasok dari industri-industri besar yang telah bekerjasama dengan manajemen NYIA, sehingga dapat dikatakan bahwa masyarakat masih sulit bisa merasakan dampak positif secara tidak langsung dari pembangunan bandara⁶.

Ketiga, dampak stimulan (*induced impact*), dampak ini bisa dirasakan oleh masyarakat apabila dampak pertama dan kedua di atas (dampak langsung dan dampak tidak langsung) telah dirasakan manfaatnya oleh masyarakat. Secara sederhana dapat dikatakan bahwa dampak stimulan merupakan dampak yang ditimbulkan dari meningkatnya perputaran uang di sekitar kawasan bandara. Jika pendapatan masyarakat setempat telah meningkat akibat *direct impact* dan *indirect impact* dari pembangunan bandara, pengeluaran masyarakat juga akan meningkat sehingga perekonomian masyarakat tidak lagi lesu dan berbagai usaha masyarakat di kawasan tersebut akan laris laku terjual. Namun apabila dampak langsung atau dampak tidak langsung belum dapat dirasakan oleh masyarakat, dampak ini secara otomatis juga belum bisa dirasakan oleh masyarakat.

Keempat, dampak katalitik (*catalytic impact*), dampak ini bisa dirasakan oleh masyarakat apabila bandara yang berperan sebagai pendorong pertumbuhan, produktivitas dan sebagai penarik perusahaan-perusahaan baru di sekitar kawasan pembangunan bandara, mampu menyerap tenaga kerja yang berasal dari masyarakat setempat. Secara sederhana dapat dikatakan bahwa perusahaan-perusahaan baru yang muncul akibat

⁶ Hasil FGD Tim Riset RPK HMP UGM dan pengurus organisasi Wahana Tri Tunggal (WTT), tahun 2017

pembangunan bandara seperti hotel, perusahaan travel, pusat perbelanjaan, *outlet* makanan, pusat-pusat bisnis, berbagai industri dan sebagainya, jika dapat mempekerjakan masyarakat lokal sebagai tenaga kerja, barulah dampak ini bisa dirasakan manfaatnya. Namun dalam kenyataannya berbagai perusahaan-perusahaan modern yang akan bermunculan dikawasan sekitar bandara tersebut, dipastikan akan mencari karyawan dengan kualitas dan kualifikasi yang cukup tinggi, seperti tingkat pendidikan, kemampuan berbahasa internasional, penampilan menarik dan sebagainya yang hal tersebut tidak dimiliki oleh masyarakat lokal yang notabennya mayoritas dulunya hanya bekerja di sektor pertanian. Munculnya berbagai perusahaan baru di sekitar bandara diperkirakan hanya akan menjadi pesaing bisnis masyarakat lokal, lebih lanjut mereka akan menggeser eksistensi usaha-usaha yang bisa dilakukan oleh masyarakat lokal.⁷

Dari uraian di atas, munculnya *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) di kawasan Kecamatan Temon, Kabupaten Kulonprogo yang digaungkan akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, berdasarkan hasil analisis sebenarnya malah memperburuk kondisi sosial ekonomi masyarakat sekitar. Masyarakat yang dulunya telah hidup rukun dan sejahtera dengan usaha pertanian lahan pantainya, kini harus terusik. Sebelumnya masyarakat telah hidup damai dan sejahtera menyatu dengan alam dan segala kebutuhan hidup sehari-hari telah tercukupi oleh alam yang mereka olah dengan penuh kasih sayang. Alam yang dulunya memenuhi segala kebutuhan hidup sehari-hari masyarakat, telah dirampas oleh pengusaha dan penguasa dengan dalih “demi kesejahteraan”.

Masyarakat yang dulunya bekerja sebagai petani dipaksa untuk bekerja di sektor lain yang dianggap lebih modern dan lebih prospek, padahal mereka tidak memiliki keahlian dan *passion* dibidang baru tersebut, akibatnya tentu saja sebagian besar masyarakat yang masuk dalam kategori “masyarakat rentan” akan terancam keberlangsungan hidup kedepannya. Kenyataan ini

⁷ Hasil FGD Tim Riset RPK HMP UGM dan pengurus organisasi Wahana Tri Tunggal (WTT), tahun 2017

didukung oleh data hasil penelitian terdahulu yang dilakukan di 75 area metropolis di Amerika Serikat yang mengungkapkan bahwa tidak ada relasi antara pertumbuhan investasi publik berupa bandara (lalu lintas penerbangan) dengan keterserapan pekerja lokal (*local employment*) dalam industri penerbangan (Percoco 2010). Kondisi ini didukung pula oleh studi serupa yang menganalisis dampak pembangunan bandara bagi masyarakat regional di Norwegia. Hasil studi tersebut juga menemukan bahwa tidak ada peningkatan keterserapan tenaga kerja lokal yang tinggal disekitar bandara sebagai dampak positif dari pembangunan bandara (Tveter 2017). Berdasarkan studi ini dapat disimpulkan bahwa walau pun telah dibangun bandara baru yang notabennya membutuhkan banyak tenaga kerja baru, namun tidak akan menyerap tenaga kerja lokal bahkan akan cenderung menggeser eksistensi masyarakat lokal.

Sebenarnya tuntutan yang disuarakan oleh masyarakat yang tergabung dalam Wahana Tri Tunggal (WTT) adalah keinginannya untuk tidak diusik. Mereka merasa telah mampu hidup sejahtera dengan bekerja sebagai petani dan nelayan. Mereka yakin alam akan mencukupi seluruh kebutuhan hidupnya apabila dirawat dan dikelola dengan baik. Sebelum adanya pembangunan NYIA, masyarakat yang tinggal di Kecamatan Temon mengaku sudah hidup damai dan berkecukupan. Hasil bumi berupa sayur-sayuran, biji-bijian, umbi-umbian dan juga ikan segar sudah mampu untuk mencukupi kebutuhan hidup keluarga sehari-hari. Setelah dibangunnya NYIA masyarakat khawatir akan kelangsungan hidup keluarga kedepannya, terutama masyarakat yang masuk dalam kategori masyarakat rentan. Mereka takut kehilangan pekerjaan dan takut belum mampu mendapatkan sumber penghasilan yang baru yang bisa digunakan untuk mencukupi kebutuhan hidup sehari-hari. Mereka juga khawatir akan terjadinya bencana alam yang diakibatkan karena pembangunan bandara, sebab ajaran dari kearifan lokal yang mereka yakini mengajarkan bahwa alam akan memberikan kemurkaannya berupa bencana alam apabila disakiti, yang dalam hal ini diusik dengan dibangunnya bandara.⁸

⁸ Hasil wawancara mendalam dengan sejumlah warga Desa Jangkar, Desa Sindutan, Desa Palihan, Desa Kebonrejo, Desa Temon Kulon, dan Desa Glagah pada tahun 2017

Kekhawatiran masyarakat ini sebenarnya didukung pula oleh data hasil penelitian yang dilakukan oleh salah satu mahasiswa Teknik Fisika UGM pada tahun 2013. Data tersebut menunjukkan bahwa lokasi pembangunan NYIA rawan terjadi bencana tsunami. Namun Pemerintah Kabupaten Kulonprogo memberikan komentar tidak akan mengambil pusing dengan persoalan ini, dan menyerahkan sepenuhnya kepada pemerintah pusat terkait dengan dampak kajian yang akan ditimbulkan (Hidayat 2017).

Berdasarkan pemaparan di atas dapat dikatakan bahwa perjuangan yang dilakukan oleh masyarakat Kecamatan Temon, Kabupaten Kulonprogo ini dilakukan untuk mempertahankan hak atas tanah yang selama ini mereka tempati untuk hidup selama puluhan tahun sejak nenek moyang mereka terdahulu. Masyarakat setempat juga menggantungkan hidupnya selama ini dari hasil bumi Kulonprogo yang mereka olah menjadi ladang sawah dan juga perkebunan. Mereka khawatir akan tergeser dan kehilangan pekerjaan yang selama ini telah memenuhi kebutuhan hidup jika pembangunan NYIA telah direalisasikan. Kekhawatiran inilah yang kemudian melahirkan gerakan perlawanan masyarakat Kecamatan Temon melawan pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA).

2. Identifikasi Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan NYIA

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan, masalah utama yang dihadapi oleh masyarakat yang terkena dampak langsung pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) adalah masalah kekhawatiran akan kehilangan lapangan pekerjaan dan kekhawatiran akan timbulnya bencana alam sebagai dampak pembangunan bandara. Adapun kawasan yang terkena dampak langsung pembangunan NYIA di antaranya adalah Desa Jangkar, Desa Sindutan, Desa Palihan, Desa Kebonrejo, Desa Temon Kulon, dan Desa Glagah yang semuanya berlokasi di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulonprogo.

Sebelum pembangunan NYIA, mayoritas masyarakat yang tinggal di daerah tersebut bekerja di sektor pertanian. Mereka telah menggeluti sektor

pertanian sebagai mata pencaharian utama sejak jaman nenek moyang mereka. Petani yang tinggal ada di Kecamatan Temon ini terbagi menjadi tiga golongan, yaitu petani pemilik, petani penggarap dan petani pemilik-penggarap. Bagi petani pemilik dan juga petani pemilik plus penggarap, pihaknya bisa sedikit bernafas lega, sebab tanah sawah/pekarangan yang mereka miliki dibeli oleh pihak manajemen PT. Angkasa Pura dengan harga tinggi. Secara kasat mata golongan ini terlihat bukan sebagai golongan masyarakat rentan karena saat ini mereka memiliki uang berlimpah dan bisa membeli rumah beserta perabotan baru di tempat yang lain. Namun untuk kedepannya, masyarakat ini memiliki tantangan dalam menemukan mata pencaharian baru, sebab uang yang seharusnya digunakan sebagai modal usaha untuk berinvestasi atau modal usaha baru, sebagian besar telah digunakan untuk membeli barang-barang konsumsi. Lebih lanjut, proses adaptasi dengan jenis pekerjaan baru atau tetap sebagai petani pemilik namun di tempat yang baru, bukanlah hal yang mudah dan instan.

Adapun untuk golongan petani penggarap yang notebennya tidak memiliki tanah sawah/pekarangan, mereka benar-benar masuk sebagai masyarakat rentan. Hal ini dikarenakan masyarakat ini tidak mendapatkan kompensasi apa pun atas hilangnya mata pencaharian. Mata pencaharian sebagai buruh tani yang selama ini telah menghidupi keluarganya, akan hilang tanpa adanya kompensasi apa pun. Petani penggarap yang tidak memiliki lahan ini, pada umumnya hanya mengerjakan lahan milik orang lain atau menyewa tanah dari *Sultan Ground* (SG) dan *Paku Alam Ground* (PAG) sehingga mereka benar-benar tidak mendapatkan kompensasi.

Selain golongan petani penggarap, masih ada kelompok lain di yang masuk dalam kategori masyarakat rentan yaitu masyarakat yang berada dalam lapisan sosial ekonomi bawah seperti kelompok masyarakat miskin, kelompok nelayan, kelompok balita, lansia dan difabel. Masyarakat miskin yang tidak memiliki aset tanah/rumah atau memiliki aset namun sangat sedikit jumlahnya, tentu saja mereka tidak akan mendapatkan kompensasi apapun, atau mendapatkan kompensasi namun hanya sedikit. Kondisi seperti ini tentu saja akan sangat menyusahkan mereka dalam mendapatkan tempat tinggal baru dan pekerjaan baru yang layak di tempat lain. Dengan minimnya

uang kompensasi, kelompok ini akan sangat kesulitan dalam menjalani hidup kedepannya setelah mengalami pengusuran.

Selanjutnya kelompok nelayan yang selama ini mengandalkan sumber daya alam berupa laut sebagai mata pencaharian pokok. Kelompok ini dipastikan akan kesulitan setelah ladang mata pencaharian utamanya diprivatisasi oleh pihak pengusaha. Mereka tidak akan mendapatkan kompensasi sedikit pun atas hilangnya mata pencaharian tersebut. Keahlian dan *passion* sebagai nelayan yang telah mereka geluti selama ini dan bahkan ada yang telah menggeluti sepanjang hidupnya, dipaksa untuk berpindah ke profesi lain atau tetap sebagai nelayan namun di tempat lain. Proses adaptasi bekerja di sektor lain atau bekerja sebagai nelayan di tempat lain bukanlah perkara yang mudah. Mereka harus mulai menerka-nerka dari awal untuk bisa hidup normal, dan mungkin membutuhkan waktu bertahun-tahun dengan berbagai tantangan hidup yang harus mereka hadapi di tempat baru.

Kemudian kelompok balita, lansia dan difabel merupakan kelompok yang membutuhkan perhatian ekstra terutama yang berkaitan dengan masalah kesehatan dan biaya hidup. Pembangunan bandara baru ini akan memunculkan kawasan kota bandara (*airport city*) yang berarti kawasan di sekitar bandara akan berubah menjadi kawasan kekotaan atau kawasan yang memiliki ciri-ciri sebagai sebuah kota. Dengan berubahnya kondisi menjadi kekotaan, biaya-biaya kebutuhan dasar dan juga kebutuhan kesehatan juga akan menjadi mahal. Hal ini tentu saja mengancam kehidupan kelompok balita, lansia, dan difabel terutama yang berasal dari golongan masyarakat miskin. Selanjutnya degradasi lingkungan kekotaan di sekitar bandara juga akan mengancam golongan ini yang rentan terhadap berbagai macam penyakit. Lebih lanjut, biaya pendidikan yang nantinya harus diberikan kepada balita setelah memasuki usia anak, juga menjadi ancaman tersendiri apabila mereka berada dalam keluarga dengan kondisi ekonomi bawah.

Adapun dampak sosial dan ekonomi yang saat ini dialami oleh masyarakat yang tinggal di Desa Jangkar, Desa Sindutan, Desa Palihan, Desa

Muhammad Alhada Fuadilah Habib, Kanita Khoirun Nisa, Cut Rizka Al Usrah
Kebonrejo, Desa Temon Kulon, dan Desa Glagah pasca pembangunan NYIA
adalah sebagai berikut:

a. Dampak Sosial

Pasca dibangunnya NYIA, kawasan di sekitar bandara mengalami penambahan jumlah penduduk yang signifikan. Wilayah tersebut menjadi padat sehingga mempengaruhi kondisi sosial masyarakat setempat. Penduduk yang berasal dari luar Kulonprogo, membawa nilai-nilai dan norma baru baik yang positif maupun negatif. Salah satu nilai positif yang dibawa adalah mengajarkan nilai semangat wirausaha sehingga masyarakat setempat bisa lebih maju dan berkembang dengan lahirnya berbagai jenis usaha baru dari kalangan masyarakat setempat.

Pasca pembangunan, Kabupaten Kulonprogo berkembang sebagai sebuah kota metropolitan baru. Selain bandara, daerah ini semakin hari menjadi pusat pengembangan pariwisata. Kementerian Pariwisata bersama Pemerintah Provinsi DIY sudah memiliki rencana untuk membuat program “Bedah Menoreh”, yang akan menghubungkan NYIA langsung ke Borobudur. Saat ini, sudah ada jalan kecil yang pada dasarnya adalah jalan perkampungan, namun ke depannya akan diperlebar. Selain itu, pembangunan infrastruktur yang akan digenjut di masa mendatang adalah pembangunan rel kereta api, yang akan menghubungkan jalur rel dari Cilacap ke NYIA dan Kota Yogyakarta. Pembangunan tol yang menghubungkan NYIA dengan jalur selatan, termasuk ke arah barat (Cilacap) juga menjadi rencana prioritas pemerintah pusat (Susanto 2020). Hal di atas apabila dapat dijadikan sebagai peluang bagi warga sekitar tentunya akan mendatangkan nilai investasi jangka panjang yang cukup menjajikan.

Namun demikian, muncul pula nilai-nilai negatif pasca pembangunan bandara. Saat ini kawasan di sekitar bandara menjadi rawan akan kriminalitas, pencurian, serta penipuan. Berbagai nilai-nilai negatif yang berasal dari luar wilayah menyatu di kawasan itu sehingga sebagian masyarakat mengintegrasikan nilai-nilai negatif tersebut dalam kehidupannya yang berdampak negatif bagi masyarakat lokal, nilai lain yang muncul seperti hedonisme dan makin maraknya prostitusi terselubung di kawasan tersebut.

Orang Kaya Baru (OKB) yang mendadak kaya akibat menerima besaran ganti rugi pembebasan lahan dari PT Angkasa Pura I cukup banyak yang terjebak dalam nilai hedonisme. Ketidaksiapan OKB tersebut menjadikan mereka kembali menjadi miskin, karena terjebak dalam budaya hedonisme yaitu membelanjakan uangnya untuk kebutuhan tersier seperti bersenang-senang, membeli miras, membayar PSK untuk kepuasan nafsu seksual, membeli mobil, serta benda-benda lain yang tidak memiliki nilai investasi. Selain itu mereka juga banyak yang tidak mampu lagi untuk membeli tanah di sekitar bandara akibat harga jual yang meroket tinggi. Kondisi ini diperparah dengan skill (kemampuan) mereka yang masih rendah untuk bertahan hidup di tengah arus modernitas yang kian berkembang. Akibatnya cukup banyak masyarakat yang kembali miskin dan terjebak dalam situasi sulit.

b. Dampak Ekonomi

Berdasarkan studi literatur, pembangunan NYIA di Kulonprogo terbukti mampu meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah setempat, selain itu mampu mengurangi pengangguran. Adapun angka pengangguran mengalami penurunan secara drastis yang semula 3,7%, saat ini turun menjadi 1,45%. Menurut informasi Direktur Utama PT Angkasa Pura I (AP I), Faik Fahmi, pertumbuhan ekonomi di Yogyakarta sebelum adanya bandara ini hanya sekira 5,4%, dan setelah adanya bandara langsung melonjak hingga 10% (Nurkholidah 2020).

Berdasarkan temuan data di lapangan, sebagian masyarakat Kulonprogo setelah adanya bandara mampu meningkatkan perekonomiannya. Hal tersebut dapat dilihat dari dibukanya beraneka kios-kios jualan (barang/jasa) milik masyarakat di sekitar bandara. Misalnya toko oleh-oleh, warung makan, jasa laundry, jasa service kendaraan bermotor, penginapan, dan jasa transportasi (ojek/sewa kendaraan). Berbagai usaha mikro kecil menengah (UMKM) ini menggambarkan sebagian masyarakat sudah mulai mampu berwirausaha sehingga mampu meningkatkan / mempertahankan perekonomian keluarganya ditengah perubahan. Bahkan

sebagian bisa membranding produknya sebagai oleh-oleh khas Kulonprogo yang cukup diminati wisatawan seperti kopi menoreh, kopi starprog, coklat wondis, gula semut, cabe kemasan, batik, t-shirt sugriwa-subali, souvenir miniatur gamelan, kain tenun samiya serta produk fashion geblek renteng.

Selain itu, keberadaan NYIA juga berdampak positif bagi pertumbuhan pariwisata di kawasan Kulonprogo, seperti Bukit Menoreh sedikitnya ada 20 destinasi wisata baru yang tumbuh dan mampu menggerakkan ekonomi masyarakat. Destinasi wisata yang berkembang di kawasan Bukit Menoreh di antaranya Kalibiru, Pulepayung, Gunung Gajah, Gunung Kuniran. Untuk destinasi kuliner muncul berbagai kedai kopi dan rumah makan yang sedang *trend* di kawasan utara, seperti kopi pari, hingga kopi ampiro. Destinasi lainnya adalah berkembangnya desa wisata dan desa budaya yang mampu menjadi pusat destinasi wisata berbasis budaya (Setiowati, Farid, and Andari 2020).

Namun demikian ada sebagian masyarakat yang masih belum mampu mendapat manfaat dari dibukanya bandara NYIA. Beberapa informan mengaku bahwa anak-anaknya beberapa kali mendaftar sebagai karyawan di NYIA saat ada perekrutan karyawan baru, namun tidak diterima. Padahal menurutnya pihak bandara pernah menjanjikan lapangan kerja baru bagi masyarakat lokal untuk dapat bekerja di bandara. Selain itu, sebagian masyarakat yang belum bisa beradaptasi dengan kondisi sosial-ekonomi yang baru, masih harus hidup dalam kemiskinan dan kebingungan untuk mendapatkan pekerjaan yang baik. Seperti yang telah digambarkan sebelumnya bahwa masyarakat yang dulunya bekerja sebagai petani sebagian masih belum bisa memperoleh pekerjaan baru yang menjanjikan, akibatnya sebagian masih menganggur dan sebagian masih harus bekerja serabutan dengan pendapatan yang kecil dan tidak menentu, sehingga terkadang tidak mampu untuk mencukupi kebutuhan hidup keluarga sehari-hari.

3. Analisis Dampak Sosial-Ekonomi Pasca Pembangunan NYIA Perspektif Teori AGIL dari Talcott Parsons

Dampak sosial ekonomi pasca pembangunan NYIA dapat diahami dengan kerangka teori AGIL dari Talcott Parsons. Dalam konsep ini, masyarakat

disebut sebagai suatu sistem sosial yang terdiri atas bagian-bagian atau elemen yang saling berkaitan dan saling menyatu dalam keseimbangan. Perubahan yang terjadi pada satu bagian, akan membawa perubahan pula terhadap bagian lain. Dari sini, pembangunan bandara NYIA akan berdampak pada perubahan pada masyarakat baik secara sosial maupun ekonomi. Di sini, masyarakat dilihat sebagai sebuah sistem di mana seluruh struktur sosialnya terintegrasi menjadi satu, masing-masing memiliki fungsi yang berbeda-beda tapi saling berkaitan dan menciptakan konsensus dan keteraturan sosial serta keseluruhan elemen akan saling beradaptasi baik terhadap perubahan internal dan eksternal dari masyarakat.

Parson meyakini bahwa terdapat empat *imperative fungsional* yang dibutuhkan untuk menjadi ciri seluruh sistem yaitu *Adaptation* (Adaptasi), *Goal* (Pencapaian), *Integrasion* (Integrasi), dan *Latency* (Latensi) atau pemeliharaan pola. Agar dapat bertahan maka suatu sistem haruslah menjalankan keempat fungsi tersebut (Ritzer & Goodman, 2016).

Sebagian masyarakat ditemukan mendapat jenis pekerjaan baru seperti bergabung menjadi karyawan PLN sebagai teknisi listrik, bergabung di beberapa bengkel untuk menjadi montir, dan ada juga yang bekerja sebagai supir grab/gojek. Kaum perempuan sebagian juga terbilang berhasil dalam mengikuti program pemberdayaan. Ada yang berhasil membuka usaha salon potong rambut, usaha laundry, serta pembuatan kue kering, yang mereka titipkan di Tomira (Toko Milik Rakyat) serta digandeng oleh UMKM untuk menjual produk kue masyarakat lokal di stan-stan yang ada dalam bandara NYIA.

a. Adaptation

Menurut Parsons, adaptasi merupakan kemampuan masyarakat untuk menyesuaikan diri dengan lingkungan sosial yang ada. Hal ini mencakup berbagai aspek seperti penyesuaian sumber-sumber kehidupan dan redistribusi sosial. Melihat adaptasi dalam konsep AGIL apabila digunakan untuk melihat dampak sosial ekonomi pasca pembangunan NYIA seperti

danya program-program pemberdayaan masyarakat yang menjadi bagian dari *Corporate Social Responsibility* (CSR) dari PT Angkasa Pura I. Program pemberdayaan yang dilakukan ini dimaksudkan agar masyarakat dapat beradaptasi dengan perubahan akibat pembangunan NYIA. Adapun program pemberdayaan diantaranya yaitu pelatihan Bahasa Inggris, pelatihan penggunaan mesin pendingin, pelatihan *basic cargo* dan *dangerous goods*, pelatihan pertukangan batu dan kayu, pelatihan las SMAW, pelatihan mekanikal listrik, pelatihan pembuatan kue dan mengolah makanan, serta pelatihan servise kendaraan bermotor (Susanto 2020). Adapun adaptasi yang diharapkan terjadi disini yaitu dengan adanya berbagai program pemberdayaan yang telah dilakukan, masyarakat memiliki skill yang mumpuni sehingga tetap dapat bertahan dengan memiliki pekerjaan baru meskipun tidak lagi berprofesi sebagai seorang petani seperti sebelumnya.

Berdasarkan temuan data, masyarakat di Kabupaten Kulonprogo setelah dilakukan pemberdayaan masyarakat, sebagian mampu beradaptasi dengan baik dan menjadi semakin sejahtera dari sebelumnya, namun sebagian tidak dapat beradaptasi sehingga semakin sengsara secara sosial maupun ekonomi.

Sebagian masyarakat ditemukan mendapat jenis pekerjaan baru seperti bergabung menjadi karyawan PLN sebagai teknisi listrik, bergabung di beberapa bengkel untuk menjadi montir, dan ada juga yang bekerja sebagai supir grab/gojek. Kaum perempuan sebagian juga terbilang berhasil dalam mengikuti program pemberdayaan. Ada yang berhasil melakukan usaha salon potong rambut seta pembuatan kue kering, yang mereka titipkan di Tomira (Toko Milik Rakyat) serta digandeng oleh UMKM untuk menjual produk kue masyarakat lokal di stan-stan yang ada dalam bandara NYIA.

Namun demikian ada sebagian masyarakat yang belum bisa beradaptasi dengan perubahan yang ada sehingga kondisi ekonominya semakin terpuruk. Masyarakat yang telah kehilangan rumah, tanah, lahan pertanian, dan mata pencaharian akibat pembangunan NYIA. Kemudian mereka dipindah ke daerah relokasi, di sana mereka memiliki rumah tetapi sudah tidak memiliki lahan, sehingga sebagian besar dari mereka menganggur dan tidak bisa memenuhi kebutuhan hidup dengan layak. Mereka

belum bisa beradaptasi dengan pekerjaan baru setelah kehilangan lapangan pekerjaan sebagai seorang petani.

Masyarakat yang dulu bekerja sebagai petani, sebagian kini bekerja serabutan dengan penghasilan yang tidak menentu. Pekerjaan serabutan seperti tukang dan buruh yang terkadang tidak mendapatkan penghasilan sama sekali jika tidak ada panggilan. Para perempuan yang dulu bekerja di sawah membantu suami, sebagian kini benar-benar menganggur. Kondisi ini diperparah dengan biaya hidup yang semakin mahal. Dulu mereka bisa mendapat makanan misal sayur, capai, beras, jagung, langsung dari pertanian mereka, kini mereka harus membeli dengan harga yang semakin lama semakin mahal di lingkungan tempat tinggal mereka saat ini.

b. Goal

Imperatif kedua ini merupakan kecakapan untuk mengatur dan menyusun tujuan-tujuan masa depan dan membuat keputusan yang sesuai dengan tujuan tersebut. Pemecahan permasalahan sosial dan ekonomi adalah bagian dari kebutuhan ini. Dalam *goal*, maka capaian yang diharapkan yaitu dengan adanya program pemberdayaan yang telah dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura I dengan skema CSR maka masyarakat yang terdampak akibat adanya pembangunan NYIA, dapat memiliki masa depan yang lebih baik, yaitu dengan menjadi tenaga kerja terampil yang dapat bekerja secara fleksibel dan lebih modern seperti dapat menjadi wirausaha maupun tenaga kerja terampil dan handal lainnya. Bahkan PT Angkasa Pura I juga pernah menjanjikan ke masyarakat untuk bisa menyerap tenaga kerja lokal agar bisa bekerja di bandara. Adapun goal dari pembangunan NYIA selain memperlancar jalur transportasi udara diharapkan juga mampu meningkatkan ekonomi masyarakat.

Berdasarkan studi literatur, pembangunan NYIA di Kulonprogo terbukti mampu meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah setempat, selain itu mampu mengurangi pengangguran. Adapun angka pengangguran mengalami penurunan secara drastis yang semula 3,7%, saat ini turun menjadi

1,45%. Menurut informasi Direktur Utama PT Angkasa Pura I (AP I), Faik Fahmi, pertumbuhan ekonomi di Yogyakarta sebelum adanya bandara ini hanya sekira 5,4%, dan setelah adanya bandara langsung melonjak hingga 10% (Nurkholidah 2020).

Berdasarkan temuan data di lapangan, sebagian masyarakat Kulonprogo setelah adanya bandara mampu meningkatkan perekonomiannya. Hal tersebut dapat dilihat dari dibukanya beraneka kios-kios jualan (barang/jasa) milik masyarakat di sekitar bandara. Misalnya toko oleh-oleh, warung makan, jasa laundry, jasa service kendaraan bermotor, penginapan, dan jasa transportasi (ojek/sewa kendaraan). Berbagai usaha mikro kecil menengah (UMKM) ini menggambarkan sebagian masyarakat sudah mulai mampu berwirausaha sehingga mampu meningkatkan/mempertahankan perekonomian keluarganya ditengah perubahan. Bahkan sebagian bisa membranding produknya sebagai oleh-oleh khas Kulonprogo yang cukup diminati wisatawan seperti kopi menoreh, kopi starprog, coklat wondis, gula semut, cabe kemasan, batik, t-shirt sugriwa-subali, souvenir miniatur gamelan, kain tenun samiya serta produk fashion geblek renteng.

Selain itu, keberadaan NYIA juga berdampak positif bagi pertumbuhan pariwisata di kawasan Kulonprogo, seperti Bukit Menoreh sedikitnya ada 20 destinasi wisata baru yang tumbuh dan mampu menggerakkan ekonomi masyarakat. Destinasi wisata yang berkembang di kawasan Bukit Menoreh di antaranya Kalibiru, Pulepayung, Gunung Gajah, Gunung Kuniran. Untuk destinasi kuliner muncul berbagai kedai kopi dan rumah makan yang sedang *trend* di kawasan utara, seperti kopi pari, hingga kopi ampiro. Destinasi lainnya adalah berkembangnya desa wisata dan desa budaya yang mampu menjadi pusat destinasi wisata berbasis budaya (Setiowati et al. 2020).

Namun demikian ada sebagian masyarakat yang masih belum mampu mendapat manfaat dari dibukanya bandara NYIA. Beberapa informan mengaku bahwa anak-anaknya beberapa kali mendaftar sebagai karyawan di NYIA saat ada perekrutan karyawan baru, namun tidak diterima. Padahal menurutnya pihak bandara pernah menjanjikan lapangan kerja baru bagi

masyarakat lokal untuk dapat bekerja di bandara. Selain itu, sebagian masyarakat yang belum bisa beradaptasi dengan kondisi sosial-ekonomi yang baru, masih harus hidup dalam kemiskinan dan kebingungan untuk mendapatkan pekerjaan yang baik. Seperti yang telah digambarkan sebelumnya bahwa masyarakat yang dulunya bekerja sebagai petani sebagian masih belum bisa memperoleh pekerjaan baru yang menjanjikan, akibatnya sebagian masih menganggur dan sebagian masih harus bekerja serabutan dengan pendapatan yang kecil dan tidak menentu, sehingga terkadang tidak mampu untuk mencukupi kebutuhan hidup keluarga sehari-hari.

c. Integration

Merupakan harmonisasi keseluruhan anggota sistem sosial setelah sebuah *general agreement* mengenai nilai-nilai atau norma-norma pada masyarakat yang telah ditetapkan. Di sinilah peran nilai tersebut sebagai pengintegrasikan sebuah sistem sosial. Adapun integrasi yang terjadi pada masyarakat Kulonprogo pasca pembangunan NYIA yakni mulai muncul kesadaran akan jiwa wirausaha dan jiwa bisnis modern sebagai penyesuaian terhadap lingkungan baru yang lebih modern akibat pembangunan NYIA. Masyarakat mulai berfikir dan bertindak untuk mendirikan berbagai jenis usaha seperti usaha properti. Sebagian masyarakat mengembangkan bisnis properti seperti perumahan, kontrakan, penginapan, dan kos-kosan yang mampu mendatangkan keuntungan finansial. Tidak sedikit konsumen yang tertarik untuk membeli perumahan, atau menyewa kontrakan atau kos-kosan sebagai tempat tinggal permanen atau sementara (bagi pekerja proyek/wisatawan). Kemudian dengan membuka bisnis rumah makan, catering, dan sejenisnya. Dengan semakin banyak orang yang lalu lalang di sekitar bandara, maka kebutuhan bidang pangan juga sangat penting. Karena itu, membuka bisnis atau usaha makanan, juga sangat potensial di sana (Susanto 2020).

Selain dampak positif, pembangunan bandara ini juga menimbulkan dampak negatif bagi masyarakat. Dengan dibangunnya bandara, kawasan

tersebut menjadi semakin padat dan rawan kriminalitas, pencurian, serta penipuan. Berbagai nilai-nilai baru termasuk nilai negatif yang berasal dari luar wilayah menyatu di kawasan itu sehingga sebaagian masyarakat mengintegrasikan nilai-nilai negatif tersebut dalam kehidupannya yang berdampak negatif bagi masyarakat lokal seperti hedonisme bahkan maraknya prostitusi terselubung.

Dampak sosial yang terjadi pasca pembangunan NYIA yaitu munculnya Orang Kaya Baru (OKB) yang mendadak kaya akibat menerima besaran ganti rugi pembebasan lahan dari PT Angkasa Pura I. OKB tersebut ada yang mampu mengelola keuangannya dengan baik yaitu dengan berinvestasi, namun ada pula yang mengalami gegar budaya. Ketidaksiapan OKB tersebut membuatnya kembali menjadi miskin. Hal ini dikarenakan mereka terjebak dalam budaya hedonisme yaitu membelanjakan uangnya untuk kebutuhan tersier seperti bersenang-senang, membeli miras, membayar para PSK, membeli mobil, serta benda-benda lain yang tidak memiliki nilai investasi. Selain itu mereka tidak mampu lagi untuk membeli tanah yang berda di sekitar bandara akibat harga jual yang meroket tinggi. Kondisi ini diperparah dengan skill (kemampuan) mereka yang belum mencukupi untuk bertahan hidup di tengah arus modernitas yang kian berkembang. Akibatnya cukup banyak masyarakat yang kembali miskin dan terjebak dalam situasi sulit.

d. Latency

Merupakan pemeliharaan pola, dalam hal ini nilai-nilai kemasyarakatan tertentu seperti budaya, bahasa, norma, aturan, dan sebagainya. Untuk dapat memberikan dampak ekonomi sosial yang positif maka masyarakat yang terdampak terhadap pembangunan NYIA perlu memelihara serta membaca pola-pola yang terjadi pasca pembangunan. Pasca pembangunan, Kabupaten Kulonprogo berkembang sebagai sebuah kota metropolitan baru. Selain bandara, daerah ini semakin hari menjadi pusat pengembangan pariwisata. Kementerian Pariwisata bersama Pemerintah Provinsi DIY sudah memiliki rencana untuk membuat program “Bedah Menoreh”, yang akan menghubungkan NYIA langsung ke Borobudur. Saat ini, sudah ada jalan kecil yang pada dasarnya adalah jalan perkampungan, namun

ke depannya akan diperlebar. Selain itu, pembangunan infrastruktur yang akan digenjut di masa mendatang adalah pembangunan rel kereta api, yang akan menghubungkan jalur rel dari Cilacap ke NYIA dan Kota Yogyakarta. Pembangunan tol yang menghubungkan NYIA dengan jalur selatan, termasuk ke arah barat (Cilacap) juga menjadi rencana prioritas pemerintah pusat (Susanto 2020). Hal diatas apabila dapat dijadikan sebagai peluang bagi warga sekitar tentunya akan mendatangkan nilai investasi jangka panjang yang cukup menjajikan. Namun bagi sebagian masyarakat yang belum mampu menginetgrasikan beradaptasi dengan kondisi ini akan semakin terpuruh dan terpinggirkan.

Berdasarkan realitas yang ada, sebagaian masyarakat sudah mampu memanfaatkan perubahan yang terajadi akibat pembangunan NYIA dengan baik sehingga dia sudah memiliki pekerjaan dan penghasilan yang lebih baik dari sebelumnya. Mereka berusaha mepertahankan eksintesi diri supaya tidak tergerus oleh perubahan modernitas yang berjalan cepat. Selain itu masuknya berbagai investor-investor besar di kawasan ini, apabila tidak disikapi dengan mempertahankan dan mememilihara pola yang sudah cukup mapan bagi masyarakat lokal, akan berdampak pada tersingkirnya usaha masyarakat lokal akibat kalah bersaing dengan pendaatang baru dari investor-investor besar. Berbagai investor besar sudah mulai membangun hotel-hotel, restoran dan berbagai sektor usaha lainnya. Adapun yang harus dilakukan oleh masyarakat sekitar supaya pola kehidupan yang sudah mulai teratur ini bisa terus berkembang bahkan meningkat yaitu dengan cara meningkatkan kualitas usaha yang telah mereka jalankan.

Saat ini masyarakat setempat yang sudah membuka usaha mulai mempertahankan eksistensinya dengan kualitas produk barang/jasa yang dikelola. Peningkatan kualitas tersebut seperti terus berinovasi dengan menciptakan bergagai jenis produk inovasi baru yang kekinian, meningkatkan kualitas produk, peningkatan kenyamanan dan kebersihan lokasi usaha, meningkatkan tata kelola usaha F&B yang lebih baik seperti terus menjaga kualitas makanan dan minuman yang berkualitas sesuai dengan SOP,

memberikan pelayanan yang ramah kepada pelanggan, serta mempertahankan dan meningkatkan kepuasan pelanggan maupun *customer* baru, dan yang terpenting yaitu dapat beradaptasi dengan *trend* F&B serta perkembangan teknologi yang semakin maju. Sedangkan untuk bisnis property seperti penginapan dan kost-kostan strategi yang mereka lakukan adalah dengan cara meningkatkan fasilitas-fasilitas yang ada seperti tersedianya wifi, fasilitas sanitasi yang layak sehingga bisnis yang telah dijalankan tidak akan kalah bersaing dengan maraknya pertumbuhan hotel-hotel, restoran yang dibangun oleh investor dari luar.

Namun demikian beberapa nilai dan norma lokal ada yang tergerus dan masyarakat tidak mampu mempertahankannya. Seperti lingkungan masyarakat yang dulunya relatif aman kini menjadi lebih rawan kriminalitas, pencurian, perampokan, dan maraknya prostitusi terselubung di kawasan tersebut. Selain itu budaya modernitas termasuk hedonisme juga mulai masuk ke masyarakat lokal sehingga gaya hidup mereka semakin konsumtif. Budaya konsumtif ini sebenarnya mengancam eksistensi mereka apabila tidak diimbangi dengan peningkatan pendapatan masyarakat setempat.

D. KESIMPULAN

Berdasarkan pemaparan diatas dapat disimpulkan bahwa secara sosial dan ekonomi pembangunan NYIA memberikan dampak positif dan juga negatif bagi masyarakat di sekitar bandara. Dampak positifnya yaitu secara umum pertumbuhan ekonomi daerah setempat mengalami peningkatan, sebelum dibangunnya bandara pertumbuhan ekonomi hanya sekira 5,4%, dan setelah adanya bandara meningkat hingga 10%. Selain itu juga secara umum adanya bandara juga mengurangi angka pengangguran, tercatat angka pengangguran semula 3,7%, saat ini turun menjadi 1,45%. Masyarakat sekitar cukup banyak yang sudah mampu beradaptasi dengan perubahan sosial. Selain itu, berbagai tempat wisata di Kabupaten Kulonprogo juga makin ramai dikunjungi oleh para wisatawan, karena kemudahan jalur transportasi dan dekatnya dengan pusat bandara sebagai penghubung kawasan DIY dengan daerah lain Indonesia maupun dari negara luar.

Namun demikian ada juga dampak negatif yang ditimbulkan dari pembangunan NYIA ini. Dampak negatif tersebut diantaranya seperti lingkungan masyarakat yang dulunya relatif aman kini menjadi lebih rawan kriminalitas, pencurian, perampokan, dan maraknya prostitusi terselubung di kawasan tersebut. Selain itu budaya modernitas termasuk hedonisme juga mulai masuk ke masyarakat lokal sehingga gaya hidup mereka semakin konsumtif. Selain itu juga masih ditemukan sebagian masyarakat yang belum mampu beradaptasi dengan perubahan kondisi sosial ekonomi pasca pembangunan NYIA. Masyarakat ini kedepannya sangat rawat tergerus dan terpinggirkan oleh perubahan modernitas di kawasan tersebut yang berkembang begitu pesat.

Berbagai investor yang mulai masuk untuk membangun aneka usaha di kawasan tersebut, sebenarnya juga mengancam eksistensi usaha-usaha penduduk setempat. Namun demikian masyarakat ditemukan terus berusaha keras untuk beradaptasi dengan perbaikan kualitas dan inovasi produk agar mampu bersaing dengan produk-produk baru yang bermunculan dari para investor dari luar daerah bahkan dari luar negeri

DAFTAR PUSTAKA

- Admin Bandar Udara Online. 2022. "Pemerintah Akan Bangun 45 Bandara Baru Sampai 2022." *Bandara Online*.
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik. 2017. "Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta di Kulonprogo Resmi Dimulai." *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Online)*.
- BPS Kab. Kulonprogo. 2017. *Kecamatan Temon Dalam Angka*. Kulonprogo: BPS Kab. Kulonprogo.
- Graham, Stephen, and Aurigi Alessandro. 2017. "Virtual Cities, Social Polarization, and the Crisis in Urban Public Space." *Journal of Urban Technology* IV(1).
- Habib, Muhammad Alhada Fuadilah. 2021. "Kajian Teoritis Pemberdayaan Masyarakat Dan Ekonomi Kreatif." *Ar Rehla: Journal of Islamic Tourism, Halal Food, Islamic Traveling, and Creative Economy* I(2):106–34.

- Muhammad Alhada Fuadilah Habib, Kanita Khoirun Nisa, Cut Rizka Al Usrah
Hakim, Luqman. 2018. "Pariwisata Wilayah Selatan Yogyakarta Akan Dikembangkan." *Www.Antaraneews.Com*.
- Hidayat, Ali Akhmad Noor. 2017. "Peneliti UGM: Lokasi Bandara Kulonprogo Sangat Rawan Tsunami." *Tempo.Co*.
- McMahon, Martha. 2017. "From the Ground Up: Ecofeminism and Ecological Economics." *Ecological Economics* XX(2).
- Nawawi, H. Hadari. 2019. *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Nurkholidah, Annisa Fitri; Pratiwi, Poerwanti Hadi. 2020. "Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta Bagi Masyarakat Purworejo." *Dimensia – Jurnal Kajian Sosiologi* 46–58. doi: 10.21831/dimensia.v9i1.38930.
- Percoco, Marco. 2010. "Airport Activity and Local Development: Evidence from Italy." *Sage Journals* XLVII(11).
- Prasetya, Andina; Nurdin, Muhammad Fadhil; Gunawan, Wahyu. 2021. "Perubahan Sosial Masyarakat dalam Perspektif Sosiologi Talcott Parsons Di Era New Normal." *SOSIETAS: Jurnal Pendidikan Sosiologi* 11(1).
- Ritzer, George. 2012. *Teori Sosiologi Modern*. Jakarta: Kencana Prana Media Group.
- Ritzer, George; Goodman, Douglas J. 2016. *Teori Sosiologi Dari Teori Sosiologi Klasik Sampai Perkembangan Mutakhir Teori Sosial Postmodern*. Bantul: Kreasi Wacana.
- Saraswati, Bernadheta Dian. 2016. "NYIA Segera Beroperasi, Ini Manfaat Yang Diterima." *Solo Pos*.
- Setiowati, Abdul Haris Farid, and Dwi Wulan Titik Andari. 2020. *Tipologi Impact Pasca Pembangunan Infrastruktur Bandara YIA*. Yogyakarta.
- Sulistiawati, Anjar; Nasution, Khoirudin. 2022. "Upaya Penanaman Pendidikan Karakter di Sekolah Dasar Telaah Pendekatan Struktural Fungsional Talcott Parsons." *Jurnal Papeda* 4(1).
- Susanto, Happy. 2020. "Analisis Dampak Sosial Ekonomi dalam Pembangunan Bandara." *Majalah Ilmiah Bijak* 17(1):1–9.
- Suyanto, Bagong; Sutinah. 2022. *Metode Penelitian Sosial: Berbagai Alternatif Pendekatan*. 3rd ed. Jakarta: Prenada Media Group.

*Memikirkan Kembali Pembangunan Bandara New Yogyakarta International Airport (NYIA)
Pasca Konflik: Dampak Sosial Ekonomi Pada Masyarakat Kulon Progo, Yogyakarta
(Rethinking Post-Conflict of the Development of New Yogyakarta International Airport (NYIA):
Social Economic Impact on the Community of Kulon Progo, Yogyakarta)*

Syawaludin, Mohammad. 2015. "Kontribusi Teori Fungsionalisme Struktural Parsons: Pengelolaan Sistem Sosial Marga Di Sumatera Selatan." *Sosiologi Reflektif* 10(1).

Turama, Akhmad Rizqi. 2020. "Formulasi Teori Fungsionalisme Struktural Talcott Parsons." *Online Journal System UNPAM (Universitas Pamulung)*.

Tveter, Eivind. 2017. "The Effect of Airports on Regional Development: Evidence From the Construction of Regional Airports in Norway." *Research in Transportation Economics* 63.

