

ISSN 2580 6378
E-ISSN 2580 7048



JURNAL
ASIA
PACIFIC
STUDIES

Journal of International Relations Study Program
Faculty of Social and Political Sciences
Universitas Kristen Indonesia

Volume 5 | Number 2 | July - December 2021

KONDISI MASYARAKAT KULON PROGO MENUJU ERA AEROTROPOLIS

¹Gunawan; ²Endro Winarno

¹Balai Besar Penelitian dan Pengembangan Pelayanan (B2P3KS) Yogyakarta

²Pusat Riset Kesejahteraan Sosial Desa dan Konektivitas (PR KSDK) Organisasi Riset Tata Kelola Pemerintahan Ekonomi dan Kesejahteraan Masyarakat (OR TKPEKM) Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN), Jl. Gatot Subroto No 10 Jakarta Selatan

¹gun_prawiro@yahoo.co.id, ²endrowinarno16@yahoo.com

Abstract

Through the combination of quantitative and qualitative methods proportionally, this research reveals that land use change will continue to grow rapidly, especially in the three "Golden Triangle" points of urban growth, namely the Temon Aviation Area, Sentolo Industrial Designation Area and Menoreh Tourism Area as a result of Yogyakarta International Airport (YIA) developments. The creation of new business spaces opens up job opportunities for the wider community. There is a tendency/dynamics of space utilization to widen more widely and uncontrollably (urban sprawl). Farmers are the most vulnerable group to be affected because the release of land as a production asset for them is like a break in the employment relationship (transient poverty) and can lead to new, bigger social problems. The development of Kulon Progo and its surroundings will have an impact on increasing migration flows so that competition for jobs is getting tougher. The limitations of community empowerment did not dampen their spirit to adapt and compete with the wider community. This study recommends that land release transactions to fulfill industrialization needs that have been using a profit-reimbursing system should be changed to an investment-replacement system that allows the community to act as investors in order to continue to benefit from business operations from the conversion of their land functions. The pace of the physical development process must be accompanied by social development in the form of preparing community members so that they are not eliminated due to very rapid changes in civilization in their territory.

Keywords: *Aerotropolis Era, Community Condition, Land Conversion.*

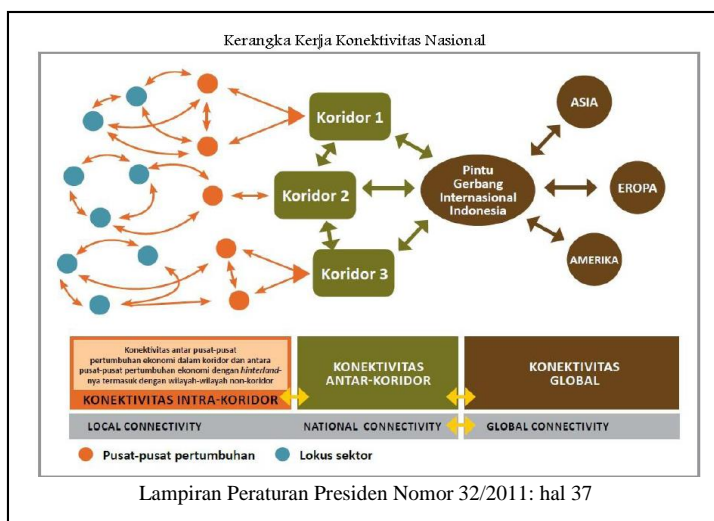
Abstrak

Melalui penggabungan metode kuantitatif dan kualitatif secara proporsional, penelitian ini mengungkap bahwa alih fungsi lahan akan terus berkembang pesat, terutama di tiga titik "Segitiga Emas" pertumbuhan kota, yakni Kawasan Aviasi Temon, Kawasan Peruntukan Industri Sentolo dan Kawasan Wisata Menoreh sebagai dampak perkembangan *Yogyakarta International Airport (YIA)*. Terciptanya ruang-ruang bisnis baru membuka peluang kerja bagi warga masyarakat luas. Ada kecenderungan/dinamika pemanfaatan ruang melebar lebih luas dan tidak terkendali (*urban sprawl*). Petani adalah kelompok yang paling rentan terdampak karena pelepasan tanah sebagai aset produksi bagi mereka ibarat terputusnya hubungan kerja (*transient poverty*) dan dapat memunculkan persoalan sosial baru yang lebih besar. Perkembangan Kulon Progo dan sekitarnya akan berdampak pada peningkatan arus migrasi sehingga persaingan untuk mendapatkan pekerjaan semakin ketat. Keterbatasan keberdayaan masyarakat tidak menyurutkan spirit mereka untuk beradaptasi dan bersaing dengan masyarakat luas. Penelitian ini merekomendasikan transaksi pelepasan tanah bagi pemenuhan kebutuhan industrialisasi yang selama ini menggunakan sistem ganti untung seyogyanya diubah menggunakan sistem ganti investasi yang memungkinkan masyarakat dapat berperan sebagai investor agar tetap memperoleh keuntungan atas operasi bisnis dari alih fungsi lahan miliknya. Lajunya proses pembangunan fisik wajib diiringi dengan pembangunan sosial berupa penyiapan warga masyarakat agar tidak tersingkir akibat perubahan peradaban yang sangat cepat di wilayahnya.

Kata kunci: Era Aerotropolis, Kondisi Masyarakat, Alih Fungsi Lahan

1. Pendahuluan

Pembangunan *Yogyakarta International Airport (YIA)* di Kapanewon (kecamatan) Temon Kabupaten Kulon Progo adalah bagian dari *grand design* pembangunan nasional Indonesia, khususnya koridor pembangunan ekonomi di Jawa. Dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025, pembangunan ekonomi dibagi menjadi enam koridor, yaitu Koridor Sumatera, Koridor Jawa, Koridor Kalimantan, Koridor Sulawesi, Koridor Bali-Nusa Tenggara, dan Koridor Papua-Kepulauan Maluku (Republik Indonesia, 2011 dan Republik Indonesia 2014). Keberadaan bandara berfungsi sebagai penguat 1) konektivitas antarkoridor pusat perekonomian regional dan 2) konektivitas internasional (sebagai pintu keluar dan masuk perdagangan dan pariwisata antar negara).



Dalam konektivitas global, Indonesia berada pada jalur perlintasan antara dua benua (Asia dan Australia) dan dua samudra (Samudra Hindia dan Pasifik). Jalur perlintasan dunia di wilayah Indonesia terdapat di beberapa alur laut, seperti Alur Laut Selat Malaka (*Sea Lane of Communication/SLoC*) yang menempati peringkat pertama dalam pelayaran kontainer global, serta Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) meliputi Selat Sunda (ALKI-1), Selat Lombok dan Makassar (ALKI-2) serta Selat

Ombai Wetar. Lokasi ini sangat strategis karena mempunyai akses langsung ke pasar dunia (Republik Indonesia, 2011). Hal ini sangat memungkinkan bagi *YIA* untuk berperan sebagai salah satu gerbang di Koridor 2 yang menghubungkan penerbangan internasional.

Peraturan Presiden RI Nomor 98 Tahun 2017 tentang Percepatan Pembangunan dan Pengoperasian Bandar Udara Baru Di Kabupaten Kulon Progo Daerah Istimewa Yogyakarta, khususnya pasal 1 ayat 2 menggariskan bahwa bandar udara baru di Kabupaten Kulonprogo Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan bandar udara umum untuk domestik dan internasional (Republik Indonesia, 2017) diarahkan menjadi wahana bagi pengembangan destinasi Borobudur-Yogyakarta dan sekitarnya yang telah ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Nasional/KSN.

Dalam konteks perkembangan dunia transportasi pada dekade 2020, angkutan udara adalah salah satu moda transportasi yang kian diminati. Kementerian Perhubungan RI (2017) mengungkapkan perkembangan jumlah penumpang angkutan udara pada tahun 2015-2019 mencapai rata-rata 14,49 persen per tahun untuk penumpang domestik dan rata-rata 14,24 persen per tahun untuk penumpang internasional. Hingga tahun 2019 jumlah penumpang angkutan udara dalam negeri mencapai 143.223.142 orang penumpang dan jumlah penumpang angkutan udara dari dan ke luar negeri mencapai 18.776.858 orang penumpang. Di kawasan Asia Pasifik dengan lalu-lintas penumpang sebesar 32 persen dari penerbangan global (*global passenger traffic*), rata-rata memiliki pertumbuhan lalu-lintas angkutan udara sebesar 9 persen tiap tahun. Kawasan ini memiliki pertumbuhan terbesar dan tercepat di dunia, yakni terdapat 11 bandar udara yang termasuk kategori 25 bandar udara tersibuk di dunia untuk pergerakan penumpang dan 7 bandar udara yang masuk dalam kategori 15 bandar udara dengan pergerakan kargo tertinggi. Perkembangan penerbangan di Kawasan Asia Pasifik diprediksi akan semakin

berkembang pesat mengingat kawasan ini merupakan rumah bagi 40 persen kelas menengah dunia yang akan meningkat menjadi di atas 65 persen pada tahun 2033.

YIA adalah bandara yang dapat melayani penerbangan pesawat besar (*Airbus 380* dan *Boeing 747*). Pelayanan penerbangan internasional, antara lain rute penerbangan langsung dari dan ke Singapura (*SIN-YIA-SIN*) oleh Maskapai *Scoot Tigerair* Pte. Ltd, mulai Selasa 29 September 2020. Dalam penerbangan perdana (*low cost carrier*), maskapai yang berbasis di Singapura ini mengoperasikan pesawat jenis *Airbus 320*, tiba di YIA pada pukul 09.30 WIB dan bertolak ke Singapura pada pukul 10.15 WIB. (Cahyono, 2020). Pada tanggal 10 Maret 2021 YIA juga telah memfasilitasi penerbangan *Antonov AN 124-100* (pesawat cargo terbesar kedua di dunia) yang mampu memuat barang hingga 150 ton. *Antonov 124-100* melakukan penerbangan dari Bandara Sultan Ismail Johor Malaysia-YIA untuk selanjutnya menuju Columbus Amerika Serikat (Gunawan, 2021). Ilustrasi ini memberikan gambaran bahwa YIA mempunyai posisi strategis dan berpeluang besar dalam perkembangan industri aviasi global. YIA dapat menjadi bandara penghubung (*hub*) untuk penerbangan internasional. Tahun 2020 PT Angkasa Pura I sebagai pengelola telah mengusulkan YIA menjadi *hub transit* penerbangan internasional untuk menyerap lalu-lintas *overflying*, antara lain rute penerbangan Asia-Australia dan Eropa-Australia (Desfika, 2020). Bandara pengumpan (*Hub*) mempunyai cakupan pelayanan luas dari berbagai bandar udara bagi penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar yang mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi (Republik Indonesia, 2009). Ikhwal ini membawa makna bahwa keberadaan YIA berpotensi besar dapat menjadi penopang pertumbuhan dan perkembangan Kabupaten Kulon Progo, bahkan diharapkan dapat berfungsi sebagai salah satu penyangga perekonomian nasional.

Dalam konteks optimalisasi peran bandara bagi perkembangan kota, YIA tidak hanya dikembangkan secara khusus untuk *aeronautical*, tetapi juga bisnis *non-aeronautical*. Pada *scope* yang lebih luas YIA juga disiapkan sebagai pusat atau basis pertumbuhan suatu kota (*Aerotropolis*) yang terintegrasi dengan ruang dan kawasan bisnis. YIA terhubung dengan moda transportasi jalanraya dan jalur keretaapi. Kasarda (2008) memberikan contoh sejumlah bandara yang telah berkembang menjadi *Aerotropolis*, antara lain *Hong Kong International* yang menampung lebih dari 30 toko pakaian dari desainer kelas atas; *Changi-Singapore* yang menawarkan bioskop, sauna, dan hutan kupu-kupu tropis; *McCarran-Las Vegas* yang memiliki sebuah museum; *Rhein Main-Frankfurt* dengan klinik bandara terbesar di dunia yang mampu melayani lebih dari 36.000 pasien setiap tahun; *Metro-Detroit* memiliki Westin Hotel dengan 420 kamar yang terletak tidak jauh dari terminal utamanya; *Fort Worth-Dallas* yang memiliki Hotel Grand Hyatt Worth sebagai markas maya perusahaan *fly-in* untuk banyak bisnis di Amerika Serikat; serta *Arlanda-Stockholm* dengan kapel yang pernah melayani hampir 500 pernikahan pada tahun 2007. Konsepsi tentang *Aerotropolis*, Kasarda, John D. and Lindsay, Greg (2011) dalam Kurniawan JS (2016) mengemukakan "A multimodal freight and passenger transportation complex which support efficient, cost-effective, sustainable development in a defined region of economic significant, centered around a major airport".

YIA sebagai inti kegiatan akan menciptakan ruang-ruang bisnis baru. Kasarda dan Goldberg dalam Supriyadi (2018) mengemukakan bahwa bandara dengan konsep *Aerotropolis* lebih dari sekadar infrastruktur penerbangan. Bandara berkembang menjadi multimoda dan multifungsi sebagai fasilitas komersial (*commercial facilities*), baik di dalam maupun di sekitarnya. Bandara merupakan pusat kota yang dilengkapi dengan *shopping mall*, *retail*, restoran, *leisure* (fitnes, sinema, rekreasi), *logistic*, dan *air cargo* yang menyatu dengan terminal penumpang (*passenger terminal*). Pada sisi lain, areal bandara juga terhubung dengan pusat bisnis, seperti *business parks*, *logistics parks*, *industrial parks*, *wholesale merchandise marts*, *office and retail centers*, *information and communications technology complexes*, *hotels and entertainment centers*, *convention and exhibition centers*, *free trade zones*, *large mixed-use residential*

developments, gerai makanan, klaster kuliner, *gourmet*, *galleries*, zona seni, budaya beserta hiburan bertema lokal dalam jangkauan radius 30 Km.

YIA diresmikan pada hari Jumat 28 Agustus 2020 bersamaan dengan Pandemi *Covid-19* yang melanda dunia ketika industri penerbangan global termasuk Indonesia mengalami kerugian besar. Pandemi telah berpengaruh besar pada penurunan jumlah penerbangan di berbagai rute, baik domestik maupun internasional. Dampak *Pandemi Covid-19* terhadap dunia penerbangan sangat dahsyat. Dari berbagai media dapat dikutip antara lain bahwa sekitar 17.000 pesawat terbang terpaksa harus diparkir di berbagai bandara di seluruh dunia (Hakim, 2021).

Konsekuensi dari perkembangan Aerotropolis membutuhkan konvensi lahan yang sangat luas, demikian halnya yang terjadi di Kabupaten Kulon Progo yang sebagian besar warganya adalah masyarakat agraris. Alih fungsi lahan mempunyai keterkaitan erat dengan kehidupan dan penghidupan masyarakat. Alih fungsi lahan dan reorientasi mata pencaharian tidak ubahnya seperti pemutusan hubungan kerja bagi warga masyarakat agraris. Idealnya setelah rela melepaskan lahan dan mata pencaharian lama, warga masyarakat terdampak dapat segera memperoleh pekerjaan penggantinya. Namun pekerjaan pengganti itu tidak dapat serta merta diperoleh dengan mudah. Ikhwal ini menyebabkan terhentinya proses pendapatan yang mengakibatkan petani beserta keluarga berada pada kondisi kemiskinan sementara/*transient poverty* (Gunawan dan Winarno, 2019). Persoalannya adalah bagaimana kondisi keberdayaan warga masyarakat Kulon Progo yang selama ini bekerja sebagai petani dalam menghadapi perubahan orientasi pekerjaan yang terjadi di lingkungannya untuk memasuki ruang bisnis baru di era Aerotropolis tersebut. Persoalan ini menjadi semakin urgen ketika dihadapkan pada kesepakatan agenda dunia mengenai *Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development* yang telah diratifikasi berdasarkan Peraturan Presiden RI Nomor 59 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan. Agenda dunia ini memiliki semangat tidak boleh ada yang tertinggal dalam proses pembangunan, sementara ungkapan kebingungan warga masyarakat Kulon Progo bahwa "*Kami memang terdampak tetapi tidak mau tersisih*" semakin sering terdengar. Poin pokok dalam konteks permasalahan ini adalah bagaimana makna dari ungkapan "*tidak mau tersisih*" dan bagaimana mengantisipasinya? (Gunawan dan Winarno, 2019). Mengingat begitu luasnya persoalan dalam mewujudkan kota yang berbasis agraria menuju era Aerotropolis, maka diskusi kajian ini dibatasi pada 1) prakiraan dampak fisik sekitar *YIA* menuju era Aerotropolis, 2) bagaimana praktik pengalihan kepemilikan lahan dari masyarakat untuk pembangunan fasilitas publik, dan 3) bagaimana keberdayaan masyarakat menghadapi perubahan yang terjadi di lingkungannya.

1.2 Metode Penelitian

Penelitian ini berusaha untuk mengungkap prakiraan dampak fisik pasca pembangunan bandara yang mungkin akan timbul (perkembangan/prospek) di wilayah Kabupaten Kulon Progo dan sekitarnya; praktik pengalihan kepemilikan lahan masyarakat untuk pembangunan fasilitas publik, dan kondisi keberdayaan masyarakat menghadapi perubahan yang terjadi menuju era Aerotropolis Kulon Progo. Untuk mencapai tujuan tersebut penelitian ini menggabungkan metode kuantitatif dan kualitatif secara proporsional dan saling melengkapi. Penelitian ini dilakukan di wilayah sekitar *YIA*, yakni Kalurahan Glagah, Temon dan Kulur Kapanewon Temon Kabupaten Kulon Progo Daerah Istimewa Yogyakarta yang secara umum warganya adalah masyarakat agraris. Penggalan data dilakukan melalui studi literatur (*desk review*) untuk mengenal kebijakan dan perkembangan wilayah, penyebaran angket dan *interview*. Identifikasi empirik didasarkan pada hasil penelitian terdahulu yang relevan didukung data elektronik mengacu pada metode *Research Using Available Data* versi Singleton Jr, et al (1988).

2. Hasil Penelitian

2.1 Prakiraan Dampak Fisik Sekitar YIA Pada Era Aerotropolis

Kabupaten Kulon Progo mempunyai posisi strategis, terutama sejak operasionalisasi YIA di Kapanewon Temon yang berjarak sekitar 42 km dari Kota Yogyakarta dan sekitar 15 km dari Kota Wates (Ibukota Kabupaten Kulon Progo). YIA terintegrasi dengan moda transportasi jalan raya, jalur rel kereta api dan pembangunan jalan tol dari Jawa Timur, Jawa Tengah, DIY hingga Jawa Barat. Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) DIY (Gubernur DIY, 2018) dan RTRW Kabupaten Kulon Progo (Bupati Kulon Progo, 2012), dapat diprediksi bahwa wilayah yang akan tumbuh dan berkembang pesat berada di tiga titik, yakni 1) Pusat bisnis di sekitar YIA yang dikenal dengan *Central Bisnis Distric (CBD)*; 2) Kawasan Aerotropolis dan industri, serta 3) Kawasan Wisata di Bukit Menoreh.

Meskipun selama kurun waktu dua tahun *Pandemi Covid-19* berdampak pada arus pergerakan penumpang dan barang menggunakan pesawat terbang, namun pembangunan (*physic engineering*) untuk mewujudkan Kabupaten Kulon Progo sebagai Aerotropolis tetap berjalan. Kondisi ini tercermin dari semangat untuk menggabungkan tiga moda transportasi dan berkembangnya perhotelan di wilayah Kabupaten Kulon Progo. Pengintegrasian moda transportasi udara dengan jalur kereta api telah terselesaikan dan telah beroperasi. Layanan kereta api langsung menuju dan dari YIA telah diresmikan pada hari Jumat 27 Agustus 2021 (Firdaus, 2021). Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) bersama Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) telah memulai pembangunan Jalan Tol Solo-Yogyakarta-YIA sepanjang 96,57 Km yang juga bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas menuju kawasan pariwisata di wilayah Pulau Jawa bagian Selatan, seperti Destinasi Pariwisata Super Prioritas (DPSP) Borobudur (Uly, 2021). Pembangunan jalur Bedah Menoreh sebagai penyangga Proyek Strategis Nasional YIA dengan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Borobudur sepanjang 44,675 Km (Sutarmi, 2021).

Infrastruktur transportasi sebagai aksesibilitas telah dijadikan pertimbangan penting untuk membuka ruang baru dan berbagai aktivitas. Namun transportasi bukan tujuan akhir (*ends*) melainkan turunan dari kebutuhan (*derived demand*). Ketersediaan fasilitas dan layanan transportasi (sistem jaringan) pada gilirannya akan meningkatkan kegiatan wilayah terkait (sistem kegiatan), termasuk peningkatan nilai lahan pada pusat-pusat kegiatan wilayah tersebut (Kusbiantoro, 2011). Dewasa ini, pembangunan infrastruktur kota bukan hanya bertujuan untuk melayani kebutuhan lokal saja, namun sudah mulai mengarah untuk melayani kebutuhan global serta menghubungkan kedua kebutuhan tersebut. Infrastruktur merupakan instrumen esensial dalam produktivitas sebuah negara (*UN-Habitat* dalam Soegijoko, 2011).

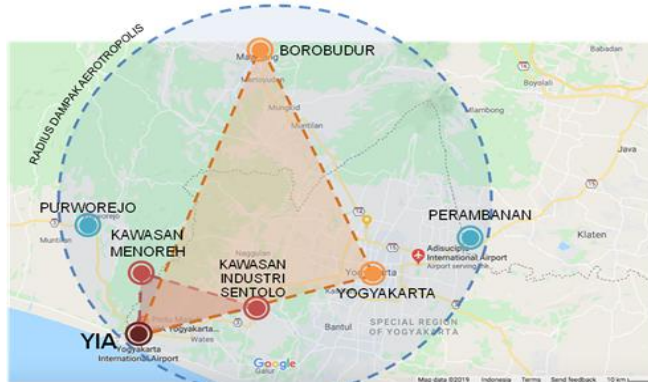
Optimisme untuk menangkap peluang besar tersebut tercermin dari peningkatan investasi di Kabupaten Kulon Progo. Realisasi investasi pada Triwulan III tahun 2021 di Kabupaten Kulon Progo mengalami peningkatan mencapai angka Rp 83.124.906.201. Jumlah tersebut lebih besar dibandingkan realisasi investasi pada Triwulan II, yakni sebesar Rp 52.574.236.015. Sektor yang cukup besar melakukan investasi atau penanaman modal, yakni Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU), perhotelan, peternakan dan farmasi (DPMPT, 2021). Sepanjang tahun 2021 telah mulai dibangun Enam hotel, yaitu Cordia Hotel, Daffam Hotel, IBIS Hotel, Novotel Hotel, Grand Progo Hotel, dan Swiss-Bel Hotel di Kulon Progo. Satu diantaranya sudah beroperasi, yaitu Cordia Hotel (Fadli, 2022), sementara pada tahun 2019, di Kabupaten Kulon Progo baru memiliki 3 hotel non bintang.

Sejak *pandemi Covid-19* pada awal tahun 2020 hingga saat ini pengelola YIA belum mampu memetik keuntungan, namun dampak fisik yang ditimbulkan berjalan secara masif. Perkiraan dampak lingkungan (fisik) yang ditimbulkan dalam kurun waktu satu dekade dari

implementasi kebijakan MP3EI dan telaahan RTRW (DIY dan Kabupaten Kulon Progo) adalah tumbuhnya pusat-pusat bisnis di sekitar *YIA*, kawasan industri dan kawasan pariwisata. Dalam kerangka pengembangan Aerotropolis, ketiga sentra beserta infrastruktur jalan merupakan satu paket besar mega proyek dan secara integral, masing-masing akan saling membutuhkan dan saling mendukung.

Apabila diprediksi bahwa dampak lingkungan perkembangan Aerotropolis mencapai radius 30 Km, maka radius dampak akan mencapai seluruh wilayah Kabupaten Kulon Progo.

Gambar 2: Segitiga Emas Pertumbuhan Wilayah



Sumber: Gunawan dan Endro Winarno (2019)

Hasil telaahan Gunawan dan Endro Winarno (2019) mengungkap bahwa konsekuensi logis dari pertumbuhan ini adalah penyediaan lahan untuk ruang bisnis baru pada lokasi strategis dengan harga jual yang ditentukan berdasarkan pertimbangan ekonomi. *YIA* akan memantik tiga titik sentral ruang bisnis "Segitiga Emas", yakni Kawasan Aviasi, Kawasan Peruntukan Industri dan Kawasan Wisata.

Gambar 2 diinterpretasikan bahwa perkembangan awal menuju era Aerotropolis Kulon Progo akan terkonsentrasi di sekitar *YIA*, sedang

Sentolo dan Menoreh berkembang sebagai penyeimbang pertumbuhan besar pada tiga titik segitiga *YIA*-Borobudur dan Yogyakarta. Konektivitas ini akan memberi peluang yang sama untuk berkembang menjadi wilayah pusat pertumbuhan sosial, ekonomi dan budaya sesuai dengan karakteristik potensinya. Hal ini akan mempengaruhi masyarakat dalam menghadapi situasi dengan latar masyarakat lokal, regional, bahkan internasional (global). Penggunaan lahan di wilayah "Segitiga Emas" akan menjadi daya tarik (*full factor*) bagi pertumbuhan penduduk. Pergerakan migrasi tidak hanya sebatas pada penduduk yang berasal dari kota terdekat, namun lebih luas lagi, yakni penduduk dari kota besar dengan berbagai kepentingan terkait aktivitas ekonomi.

Dalam menghadapi era Aerotropolis dampak perkembangan *YIA*, Pemerintah Kabupaten Kulon Progo telah merencanakan pengembangan lahan kawasan peruntukan industri yang sangat luas. Peraturan Pemerintah RI Nomor 142 Tahun 2015 tentang Kawasan Industri pasal 1 angka 33 menggariskan bahwa Kawasan Peruntukan Industri adalah bentangan lahan yang diperuntukkan bagi kegiatan industri berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam arahan Peraturan Pemerintah Kabupaten Kulon Progo Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kulon Progo Tahun 2012-2032 telah disebutkan beberapa wilayah yang dikonsentrasikan sebagai Kawasan Peruntukan Industri, yakni 1) Kawasan Peruntukan Industri Setolo seluas 4.796 hektar terletak di Kapanewon Sentolo dan Kapanewon Lendah; 2) Kawasan Peruntukan Industri Temon (sekitar 500 hektar) terletak di Kapanewon Temon; dan 3) Kawasan Peruntukan Industri yang akan dibangun di Kapanewon Nanggulan seluas 700 hektar.

YIA juga telah menstimuli Pemerintah Kabupaten Purworejo menyiapkan lahan seluas 2000 hektar untuk kawasan peruntukan industri di perbatasan Kabupaten Purworejo-Kulon Progo dan pelabuhan laut internasional. Pemerintah kabupaten berupaya untuk mewujudkan konsep kota perbatasan (*border city*). Kawasan yang akan digunakan untuk pengembangan meliputi Kecamatan Bagelen, Purwodadi, Ngombol dan Grabag (Widiyanto, 2017). Hal ini membawa makna bahwa *YIA* menstimuli tumbuhnya kota perbatasan yang berfungsi sebagai *katalis* interaksi dua pemerintah kabupaten. Kota perbatasan ini akan berkembang menjadi

pusat pertumbuhan dan perkembangan ekonomi. Konektivitas YIA dengan beberapa kawasan industri, termasuk industri wisata akan menstimuli persebaran dan perluasan hajad perekonomian yang selama ini hanya terkonsentrasi di tengah kota.

Selama proses pertumbuhan menuju era Aerotropolis berlangsung, konversi lahan di wilayah Kabupaten Kulon Progo untuk pengembangan ruang bisnis beserta fasilitasnya telah menjadi kebutuhan. Alih fungsi tidak hanya sebatas pada konversi sawah dan pekarangan milik warga masyarakat, tetapi bisa jadi lahan untuk perumahan atau bahkan pertokoan dan fasilitas publik. Daya tarik pertumbuhan wilayah di "Segitiga Emas" mendorong permintaan (*demand*) atas lahan semakin meningkat, sedang ketersediaan (*supply*) lahan tidak bertambah. Hukum *supply-demand* untuk memperoleh ruang bisnis merupakan salah satu faktor penting yang turut menentukan harga tanah di pusat-pusat pertumbuhan.

Freek Colombijn (2010) antropolog Vrije Universiteit Amsterdam, seperti dikutip Prihatin, dkk (2015) mengemukakan bahwa persaingan untuk mendapatkan ruang dianggap sebagai suatu perlombaan dan hadiahnya adalah ruang tersebut. Tidak semua pemain atau tim dalam perlombaan ini sama pentingnya. Kelompok yang paling strategis adalah yang paling berpengaruh, sedangkan sebagian besar anggota masyarakat yang lain harus menyesuaikan diri dengan keadaan agar mereka juga mendapatkannya. Sesuai dengan kebutuhan hidup manusia, ada kecenderungan bahwa perkembangan pemanfaatan ruang yang berpotensi sebagai pusat pertumbuhan akan semakin melebar dan lebih meluas sehingga tidak menutup kemungkinan perkembangan wilayah (urban) menjadi tidak terkendali (*urban sprawl*).

Pada dinamika perkembangan yang terpusat, Burgess E.W dalam Jamaludin (2017) menggambarannya sebagai Pola Zona Lingkaran Konsentris. Menurut model ini, dinamika perkembangan kota akan terjadi seiring dengan meluasnya zona pada setiap lingkaran yang menggambarkan struktur kota. Proses segregasi dan diferensiasi terus berjalan, yang kuat akan selalu mengalahkan yang lemah. Daerah pemukiman dan institusi akan terdepak keluar secara "*centrifugal*" dan "*business*" akan semakin terkonsentrasi pada lahan yang paling baik. Dengan kata lain, sektor yang memiliki potensi ekonomi kuat akan merebut lokasi strategis dan sektor yang memiliki potensi ekonomi lebih lemah akan terdepak ke lokasi yang derajat aksesibilitasnya jauh lebih rendah dan kurang bernilai ekonomi. Dengan kata lain, apabila "*landscape*"nya datar sehingga aksesibilitas menunjukkan nilai sama ke segala penjuru dan persaingan bebas untuk mendapatkan ruang, penggunaan lahan suatu kota cenderung akan berbentuk konsentris dan berlapis-lapis mengelilingi titik pusat.

Kepadatan penduduk di suatu wilayah dipercepat oleh kalangan pengembang properti (permukiman) yang memanfaatkan aksesibilitas infrastruktur jalan. Penguasaan tanah banyak dilakukan oleh pemilik modal besar (pengembang properti, investor atau kumpulan pemilik modal) dan ikhwah ini akan turut meningkatkan harga tanah. Pemilik modal besar mampu membeli lahan yang luas, bahkan berskala ribuan hektar untuk dijual kembali, baik dalam bentuk tanah kavling maupun rumah hunian, rumah dan toko (ruko), hotel, pemondokan (rumah kost), lahan untuk pabrik dengan harga yang jauh lebih tinggi. Semakin banyak pengembang properti dan investor yang melakukan bisnis di satu wilayah, maka harga tanah di wilayah tersebut akan terus meningkat pesat. Secara ekonomi, meningkatnya harga lahan dipengaruhi oleh *ratio* antara kebutuhan (*demand*) dengan ketersediaan (*supply*) lahan.

Realitas persaingan bebas untuk mendapatkan lahan di wilayah "Segitiga Emas" merupakan persoalan besar bagi golongan masyarakat yang berpenghasilan rendah. Mereka adalah kelompok yang paling rawan dan tersisih dalam persaingan untuk mendapatkan ruang hunian yang berkualitas baik. Rumah hunian dibangun secara mandiri sesuai kemampuan ekonomi masing-masing keluarga yang menghuninya. Bangunan yang didirikan seringkali tidak memperhatikan tata ruang, estetika, kesehatan dan lingkungan; sehingga cenderung menciptakan lingkungan yang kumuh. Menurut Budiharjo (1997), permukiman kumuh adalah lingkungan hunian yang kualitasnya sangat tidak layak huni dengan ciri-ciri, antara lain berada

pada lahan yang tidak sesuai dengan peruntukan/tata ruang, kepadatan bangunan sangat tinggi dalam luasan yang sangat terbatas, rawan penyakit sosial dan penyakit lingkungan, serta kualitas bangunan yang sangat rendah, tidak terlayani prasarana lingkungan yang memadai dan membahayakan keberlangsungan kehidupan dan penghidupan penghuninya. Kondisi ini berpotensi menimbulkan persoalan sosial baru, seperti Wanita Rawan Sosial, penyalahgunaan narkotika dan obat terlarang.

2.2 Praktik Pengalihan Lahan dari Masyarakat untuk Pembangunan Fasilitas Publik

Proses pengembangan Kulon Progo sebagai kota Aerotropolis telah dimulai dan akan terus berjalan. *YIA* sebagai inti kegiatan di Kulon Progo akan menjadi mesin pertumbuhan (*engine of growth*) yang berdampak ganda (*multiplier effect*), baik terkait dengan perubahan fungsi/konversi lahan dari agraris ke industri (*physic engineering*) maupun perubahan sosial. Rekomendasi dari hasil *feasibility study* Pusat Studi Transportasi dan Logistik Universitas Gadjah Mada (PUSTRAL UGM) disaat perencanaan pembangunan *YIA* pada tahun 2013 telah mampu mengurangi dampak langsung yang ditimbulkan di Kapanewon Temon. Pengurangan itu terlihat dari pengurangan jumlah rumah yang harus direlokasi dari 670 unit rumah menjadi 419 unit rumah, karena keseluruhan lahan yang dibutuhkan diperkecil dari 670 hektar menjadi 637 hektar (pengurangan 5%) (PUSTRAL UGM, 2013). Pada saat perencanaan alih fungsi lahan dan relokasi rumah penduduk untuk pembangunan *YIA* dikurangi/ditekan sehingga lahan yang dibutuhkan hanya seluas 587 hektar.

Perubahan fungsi lahan seluas 587 Ha bagi pembangunan bandara baru beserta fasilitasnya dapat dikategorikan relatif kecil apabila dibandingkan dengan dampak perubahan lingkungan fisik yang akan menyertainya (Gunawan dan Winarno, 2019). Hidayat, Ismail dan Ekayani (2017) mengemukakan bahwa alih fungsi/konversi lahan merupakan suatu proses dinamis dan akan selalu terjadi mengikuti perkembangan penduduk dan pola pembangunan suatu wilayah. Atas dasar padangan tersebut, alih fungsi akan terjadi secara masif sesuai dengan tuntutan kebutuhan.

Diperoleh pelajaran yang menarik untuk dicermati dari proses koversi lahan milik masyarakat bagi pembangunan bandara melalui sistem jual-beli dengan istilah *Ganti Untung* yang digunakan sebagai pengganti istilah *Ganti Rugi*. Undang-Undang RI Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum pasal 1 angka 10 menyebutkan bahwa Ganti Kerugian adalah penggantian yang layak dan adil kepada pihak yang berhak dalam proses pengadaan tanah. (Republik Indonesia, 2012). Sedangkan Ganti Untung digunakan untuk pembebasan lahan dalam proyek Bandara Internasional Yogyakarta, Jalan Tol Jogja-Bawen, Jogja-Solo, dan Jalan Jalur Lintas Selatan (JJLS). Ganti Untung adalah nilai pembebasan lahan yang ditentukan di atas harga pasar karena memasukkan berbagai faktor, seperti faktor lama tinggal, faktor sosial, hingga keterikatan emosi dengan lahan yang dibebaskan. Penilai nantinya yang akan menguantifikasikannya sesuai aturan (Hardi, 2021).

Keberadaan *YIA* dan perkembangan pembangunan fisik serta pembebasan lahan dengan Ganti Untung telah berkontribusi besar dalam peningkatan harga tanah di Kabupaten Kulon Progo. Euforia lonjakan nilai tanah ini dapat diamati dari penawaran harga tanah di berbagai media, baik dalam bentuk pamflet atau papan yang dipajang di tengah sawah, di pinggir jalan, maupun melalui spanduk atau koran. Informasi tentang lokasi tanah berikut harga tanah juga ditawarkan di media sosial elektronik seperti *Website*, *Facebook*, dan *Instagram*, sehingga dalam hitungan detik, informasi tentang lokasi, luas, dan harga lahan beserta peruntukannya dapat segera diakses oleh khalayak warganet.

Eksistensi tanah dalam kehidupan manusia mempunyai arti dan fungsi ganda, yaitu merupakan *social asset* dan *capital asset* sebagai sarana pengikat kesatuan sosial di kalangan masyarakat untuk hidup dan kehidupan, terutama untuk pengembangan diri. Pemahaman

tentang *capital asset* pada dasarnya terkait dengan tanah sebagai faktor modal dalam pembangunan (Joni, 2016). Dalam konteks ini, warga masyarakat menilai tanah adalah aset simpanan (modal) yang tidak ada ikatan emosional yang kuat, maka pelepasan tanah dengan sistem ganti untung akan memberikan manfaat besar. Dalam konteks sistem transaksi ganti untung masyarakat akan memperoleh uang pengganti pembebasan lahan dengan harga lebih tinggi, bahkan berlipat dari harga tanah rata-rata (harga pasar) di wilayahnya. Harga tanah lebih besar daripada Nilai Jual Objek Pajak (NJOP). Dalam pengertian ini NJOP adalah harga rata-rata yang diperoleh dari transaksi jual-beli yang terjadi secara wajar. Bilamana tidak terdapat transaksi jual beli, NJOP ditentukan melalui perbandingan harga dengan objek lain yang sejenis, atau nilai perolehan baru, atau NJOP pengganti (Kementerian Keuangan RI, 2018). Pada sistem ganti untung ini, warga masyarakat akan melepas kepemilikannya atas tanah dan mempunyai kewenangan penuh dalam pengelolaan keuangan hasil transaksi jual-beli tanah tersebut.

Dari sisi ekonomi, sistem ganti untung akan mendatangkan uang besar bagi warga masyarakat. Pimpinan Proyek PT Angkasa Pura I (Persero) R. Sujiastono mengatakan bahwa sebagian besar warga dari lima kalurahan memilih pembayaran ganti untung berbentuk uang tunai (*cash*). "Ada 80 persen warga masyarakat menghendaki dibayar dengan uang *cash*, sisanya berupa penggantian tanah dan relokasi rumah" (Tempo, 2016). General Manager PT Angkasa Pura I (Persero) Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta, Agus Pandu Purnama mengemukakan penilaian harga tanah bisa mencapai Rp 1,5 juta-Rp 2 juta per meter persegi, sedangkan Nilai Jual Objek Pajak hanya sebesar Rp 60.000-Rp 80.000 per meter persegi. Mekanisme penggantian mencakup fisik dan nonfisik. Bentuk penggantian fisik meliputi tanah, ruang di atas dan di bawah tanah, bangunan, benda yang berkaitan dengan tanah, serta tanaman. Bentuk penggantian nonfisik meliputi kehilangan usaha/pekerjaan, alih profesi, biaya pindah, biaya transaksi (pajak), kompensasi masa tunggu, nilai properti sisa (kerugian tanah/bangunan rusak), dan masalah emosional terkait dengan hak atas tempat tinggal (*solatium*) (Pradana, 2018). Fakta di lapangan, tidak semua warga masyarakat mempunyai kemampuan pengelolaan keuangan yang baik. Belajar dari kasus pembangunan *YIA*, penipuan dan praktik percaloan telah mulai marak sebelum pembebasan lahan (*clearing land*) untuk pembangunan bandara.

Bagi Petani, tanah adalah aset dan sekaligus lapangan pekerjaan. Pada proses konversi lahan, petani tidak hanya sebatas pada nilai jual-beli atas tanah, tetapi ia harus melepaskan pekerjaannya hingga tak ubahnya seperti pemutusan hubungan kerja. Meskipun masyarakat memperoleh uang besar, namun tanah yang dijual adalah aset produksi yang selama ini telah menghidupi keluarganya. Pasca penjualan tanah mereka; petani, terutama petani yang tidak mempunyai pekerjaan sampingan dan tidak mempunyai pengetahuan dan keterampilan selain bercocok tanam akan dihadapkan pada persoalan baru, yakni hilangnya mata pencaharian dan penghasilan.

Idealnya, petani dapat segera memperoleh tanah dan pekerjaan penggantinya pasca transaksi penjualan tanahnya. Namun tanah dan pekerjaan pengganti itu tidak dapat serta merta diperoleh. Pada kasus seperti ini (proses pendapatan terhenti), petani beserta keluarga dapat dikategorikan sebagai penyandang masalah kemiskinan sementara (*transient poverty*). Menurut Darwin (2005), masalah pertama yang harus dihadapi oleh keluarga pada kondisi *transient poverty* adalah ketidakpastian tentang kapan penganggurannya berakhir. Kondisi ini rentan menimbulkan masalah sosial yang selama ini selalu dikhawatirkan dan menjadi alasan utama keengganan warga masyarakat terdampak untuk secara sukarela bersedia melepaskan lahan dan matapencahariannya.

Bagi masyarakat yang memiliki pengetahuan, keterampilan dan kemampuan membaca peluang dapat hidup lebih sejahtera. Mereka telah siap karena mampu menyusun perencanaan dan menggunakan uang hasil ganti untung atas tanah sebagai modal usaha, seperti membuka toko kelontong, jasa rental mobil, taksi, bahkan menginvestasikan uang secara benar. Namun tidak menutup kemungkinan terjadi kecenderungan perubahan pola hidup menjadi konsumtif,

yakni melakukan konsumsi berlebihan secara tidak terencana, dan cenderung boros, sehingga lebih mengutamakan pemenuhan keinginan daripada kebutuhan pokok mereka. Aprinita Wulani, *Sales Marketing* pada *Dealer Suzuki Sumber Baru Mobil*, mengatakan bahwa sebelum proses pembayaran ganti untung dilakukan, sudah tercatat adanya 25 warga Temon yang memesan mobil ke *Dealer Suzuki* di Kabupaten Bantul. "Mereka yang inden sudah mendapat kepastian pembayaran lahan. Warga yang sudah memesan mobil tidak membeli dengan cara kredit tetapi dengan uang tunai. Sebagian besar warga memesan mobil jenis Suzuki Ertiga keluaran terbaru yang dibanderol dengan harga di atas Rp 200 juta. Mau dibuat usaha taksi katanya". (Tempo, 2016)

Pengelolaan modal besar tanpa perencanaan yang baik seringkali dapat mendatangkan petaka. Perilaku konsumtif merupakan kecenderungan manusia untuk melakukan konsumsi tiada batas, membeli sesuatu yang berlebihan atau secara tidak terencana. Pada banyak kasus perilaku konsumtif ini tidak didasarkan pada kebutuhan, tetapi terdorong hasrat dan keinginan. Era globalisasi, terjadi perluasan dan integrasi pasar yang menguat dan telah mengubah pola pikir dan perilaku masyarakat dalam kehidupan manusia. Dalam kehidupan sosial, proses globalisasi telah menciptakan *egalitarianism*, di bidang budaya yang memicu munculnya "internationalization of culture", di bidang ekonomi menciptakan saling ketergantungan dalam proses produksi dan pemasaran, dan di bidang politik menciptakan "liberalisasi" (Nugroho, 2001: 3-4).

Telaahan kasus pembebasan lahan (*clearing land*) pembangunan *YIA*, penggantian tanah masyarakat, baik dengan sistem ganti rugi atau ganti untung dapat berisiko buruk bagi petani. Pada kurun waktu tertentu masyarakat akan mencari tanah pengganti untuk usahanya, di sisi lain bisa jadi petani harus reorientasi terhadap jenis pekerjaan yang selama ini digeluti dan perubahan pola interaksi sosial antar warga masyarakat di lingkungan barunya. Mengingat proses alih fungsi lahan yang terus berjalan, baik untuk pengembangan industri maupun pariwisata, maka perlu diupayakan suatu sistem penggantian lahan yang memungkinkan masyarakat tetap dapat ikut memiliki aset (*self of belonging*). Artinya, pasca alih fungsi lahan, masyarakat masih dapat ikut memilikinya.

Salah satu model penggantian lahan yang mungkin dapat meminimalkan risiko bagi petani adalah penggantian lahan dengan sistem *Ganti Investasi*. Transaksi dengan sistem *Ganti Investasi* pada prinsipnya hampir sama dengan transaksi penggantian lahan dengan sistem ganti untung. Penggantian harga atas tanah tetap sesuai dengan penentuan harga pada sistem ganti untung, namun uang yang dihasilkan dari transaksi tidak diberikan seluruhnya kepada petani (penjual tanah). Sebagian hasil ganti untung disisihkan untuk dijadikan investasi pada proyek yang dibangun. Dalam konteks ini masyarakat juga merupakan pemilik saham dari proyek yang akan dibangun. Perhitungan sistem ganti investasi dapat ditentukan berdasarkan *ratio* pembagian sebesar 40/30 persen dana yang diserahkan untuk investasi dan 60/70 persen yang dibayarkan kepada masyarakat. Pada sistem ganti investasi, warga masyarakat turut berperan (berpartisipasi) sebagai investor dan berhak atas pembagian keuntungan dari proyek tersebut. Ganti investasi memberikan keuntungan kepada setiap pelaku transaksi, baik bagi warga masyarakat maupun pemilik proyek. Di satu sisi, investasi dari warga masyarakat dapat menjadi dukungan untuk mengatasi keterbatasan dana terkait pembiayaan proyek strategis, sedangkan pada sisi lainnya, warga masyarakat mempunyai keuntungan dalam jangka waktu panjang berupa hak untuk memperoleh pembagian keuntungan (*deviden*) atas operasi bisnis dari alih fungsi lahan miliknya.

2.3 Keberdayaan Masyarakat Menghadapi Perubahan Di Lingkungannya

Pelajaran dari kasus pembebasan tanah untuk pembangunan kawasan dan bandara *YIA* yang menarik untuk dicermati adalah adanya tuntutan masyarakat untuk dapat beradaptasi

dengan perubahan (agraris-industri). Dalam bahasa lokal, masyarakat mengungkapkan ”aku wis gelem ngalah, gelem ngalih, ning ojo ngelih”. Ungkapan ini dapat dimaknai ”kami sudah bersedia/merelakan tanah dan berpindah demi pembangunan *YIA*, tetapi kami jangan sampai kelaparan.

Pada masa mendatang, persoalan yang dihadapi warga masyarakat tidak hanya sebatas pada perubahan fungsi lahan. Persoalan akan lebih luas karena perubahan dari era agraris ke era Aerotropolis yang terjadi sangat cepat. Revolusi teknologi informatika dan komunikasi (TIK) era industrialisasi 4.0 telah mempercepat laju arus produksi, konsumsi, dan distribusi informasi. Layanan digital dari berbagai aspek kehidupan dan penghidupan telah menjadi tuntutan warga masyarakat global. Digitalisasi telah merubah layanan publik menjadi lebih transparan dan layanan berbagai transaksi lintas batas (global) dapat dilakukan dalam hitungan menit.

Persoalannya adalah kemajuan TIK belum dimanfaatkan secara optimal oleh warga masyarakat, terutama untuk peningkatan pengetahuan umum dan perkembangan yang terjadi di wilayahnya. Kondisi ini tercermin dari pengetahuan masyarakat tentang pembangunan bandara, karena adanya gejolak/isu tentang ”pembebasan tanah”. Dari 300 orang responden yang pertama kali mengetahui pembangunan bandara di wilayah Kulon Progo melalui internet hanya sebanyak 44 orang (14,7%), melalui televisi sebanyak 84 orang (28%), melalui koran sebanyak 18 orang (6%), mendapatkan informasi dari perangkat kalurahan sebanyak 64 orang (21,3%), mendapatkan informasi dari teman beserta kerabat sebanyak 84 orang (28%), dan mendapatkan informasi dari adanya demo terkait bandara sebanyak 6 orang. Untuk memperoleh informasi yang lebih luas, warga masyarakat mencari kejelasan melalui media massa sebanyak 92 orang (30,7%), bertanya pada sanak saudara sebanyak 54 orang (18%), bertanya kepada aparat kelurahan sebanyak 120 orang (40%), dan mencari informasi pada setiap pertemuan di kalurahan sebanyak 34 orang (11,3%).

Keterbatasan penggunaan TIK tersebut juga tercermin dari minimnya warga masyarakat dalam mengakses peluang kerja dan usaha melalui internet terkait dengan rencana alih profesi pasca pelepasan kepemilikan lahan. Hanya 12 orang (4,0%) dari 300 responden yang mampu mengakses peluang kerja dan usaha melalui internet. Sedangkan warga lainnya sebanyak 57 orang (19,0%) tidak tahu apa yang harus dilakukan, 29 orang (9,7%) mencari informasi dari yang berwenang (aparat), 59 orang (19,7%) mencari informasi dari teman dan sanak saudara, sedangkan responden yang memilih untuk tetap bekerja sesuai dengan usaha awal sebanyak 143 orang (47,6%).

Minimnya penggunaan kemajuan TIK diduga mempunyai keterkaitan dengan tingkat pendidikan dan rendahnya penghasilan mereka. Pada umumnya warga masyarakat di sekitar bandara berpendidikan menengah (SLTA) ke bawah. Sedangkan rata-rata penghasilan warga masyarakat sebesar Rp 1.517.640,40. Penghasilan tersebut lebih rendah dari Upah Minimum Kabupaten Kulon Progo sebesar Rp 1.613.200,00. (Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta, 2018), sehingga untuk mencukupi kebutuhan hidupnya, masyarakat harus mencari tambahan melalui berbagai jenis pekerjaan sambilan. Rata-rata hasil yang didapat dari kerja sambilan ini sebesar Rp.455.473,38.

Secara garis besar sajian data di atas mengindikasikan adanya keterbatasan keberdayaan pada warga masyarakat di sekitar *YIA* untuk beradaptasi dengan perubahan yang sangat cepat. Prasetyono (2017) mengungkapkan bahwa peningkatan penggunaan ”bandwidth” merupakan ”core” globalisasi dan ekonomi digital dalam menghubungkan seluruh moda dunia tumbuh 45 kali lebih besar sejak tahun 2005. Fenomena ini diperkirakan akan meningkat sembilan kali dalam lima tahun ke depan seiring dengan meningkatnya jumlah warga pengguna arus informasi, penelusuran (*searching*), komunikasi, video, transaksi, dan lalu-lintas *intracompany*. Ekonomi digital merubah ekonomi global, memungkinkan industri kecil menjadi industri multinasional mikro dengan elastisitas dan dinamika yang mereka miliki. Hal ini memberi kesempatan yang lebih tinggi bagi para pemula untuk terlahir secara global. Digitalisasi

mendorong persaingan karena memungkinkan model bisnis yang inovatif dan memungkinkan perusahaan untuk meningkat dengan cepat. Kondisi ini dapat diamati dari perilaku industri (bisnis) yang selama ini dikuasai satu perusahaan (*owning*) telah bergeser ke arah kolaborasi (*sharing*), sehingga melibatkan semakin banyak aktor, baik secara individu maupun kelompok dari hulu hingga hilir. Puluhan juta perusahaan kecil dan menengah di seluruh dunia telah berubah menjadi eksportir dan bergabung dengan pasar *e-commerce*, dan mampu bersaing dengan perusahaan multinasional terbesar. Informasi tentang penawaran yang memberikan berbagai layanan dan kemudahan kepada masyarakat semakin luas. Disrupsi tidak hanya sebatas pada aspek ekonomi tetapi sudah meluas ke aspek sosial, politik, pendidikan, budaya, dan hukum.

Dalam kurun waktu yang cepat, kondisi seperti yang diuraikan di atas sudah terjadi di Kulon Progo dan sekitarnya. Digitalisasi pada berbagai sistem pelayanan publik yang sampai saat ini telah ada, antara lain digitalisasi perbankan, pembayaran non tunai di berbagai pusat perbelanjaan, digitalisasi pelayanan moda transportasi (penerbangan *YIA*, kereta api, dan bus). Upaya digitalisasi ini tidak hanya sebatas pada pengembangan perekonomian yang berskala besar tetapi juga untuk menjangkau pelaku ekonomi yang berada di relung ekonomi tingkat menengah ke bawah, seperti digitalisasi transportasi *online* (*Go-Jek*, *Go-Car*, *Go-Food*, *Grab-Car*, dan lain lain), bahkan akhir-akhir ini telah dikembangkan digitalisasi destinasi di Daerah Istimewa Yogyakarta.

Digitalisasi destinasi ini tercermin dari rencana pengembangan destinasi pasar dan destinasi pariwisata di Kabupaten Gunung Kidul, meliputi Pasar Taman Bumi di kawasan *Geosite* Lembah Ninggrong Mulo, Pasar Telaga Jonge (Pacarejo Semanu) dan Pasar Kerajinan Pampang (Paliyan). Di Kabupaten Bantul meliputi Pasar Kriya Bambu Muntuk Dlingo dan Pasar Laguna Depok Parangtritis Kretek. Di Kabupaten Sleman meliputi Pasar Banyunibo di Kawasan Candi Banyunibo Bokoharjo Prambanan, dan di Kabupaten Kulon Progo meliputi Pasar Nglinggo Samigaluh. (Widiyanto, 2018). Di satu sisi digitalisasi dapat digunakan untuk memperkenalkan destinasi kepada dunia, sedangkan pada sisi lain digitalisasi akan mendorong inovasi masyarakat untuk pengembangan destinasi.

Telaahan di atas merupakan ilustrasi tentang kondisi masyarakat dan perkembangan yang sedang berlangsung di wilayah Kabupaten Kulon Progo yang mengindikasikan keterbatasan keberdayaan pada warga masyarakat sekitar *YIA* untuk beradaptasi dengan perubahan yang sangat cepat menyongsong kehadiran era Aerotropolis. Dalam upaya peningkatan kemampuan menghadapi persaingan yang lebih berat di masa mendatang, aspirasi masyarakat merupakan bagian penting untuk dijadikan pertimbangan. Diantara 300 responden, sebanyak 107 orang (35,7%) menghendaki adanya program pelatihan kerja dari pemerintah; 79 orang (26,3%) ingin memperoleh keterampilan melalui kursus secara mandiri dan 204 orang (68,0%) menginginkan adanya pembinaan usaha (bisnis). Kenyataan ini menunjukkan bahwa penguatan kemampuan (*skill and knowledge*) warga masyarakat, terutama penguasaan TIK untuk membaca peluang dalam memasuki ruang bisnis baru; dan penyuluhan sosial sebagai wahana informasi awal masuknya berbagai program pengembangan masyarakat (*community development*) merupakan upaya strategis awal ke arah penyiapan masyarakat menghadapi era Aerotropolis Kulon Progo.

3. Penutup

3.1 Kesimpulan

Aerotropolis adalah suatu kota dengan tata letak, infrastruktur, dan sektor ekonomi yang berpusat pada bandara; tempat bertemu wisatawan dengan penduduk sekitar; bekerja, berbelanja, berbisnis, makan-minum; dilengkapi industri manufaktur, *e-commerce*, telekomunikasi, logistik,

hotel, gerai ritel, *entertainment*, *exhibition*, dan perkantoran yang mengintegrasikan kawasan sekitar dengan radius 30-50 Km dan berdampak ekonomi hingga 70-100 Km. Keberhasilan Aerotropolis di sejumlah negara membuat pemerintah Indonesia tertarik mengembangkan di sejumlah lokasi, antara lain *Soekarno-Hatta Internasional Airport* di Tangerang, *Sepinggan Internasional Airport* di Balikpapan, *Kualanamu International Airport* di Deli Serdang, dan *Yogyakarta Internasional Airport* di Kulon Progo dengan harapan dapat meningkatkan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat setempat. Namun keberhasilan Aerotropolis pada suatu wilayah tidak serta-merta dapat diduplikasikan di wilayah lain. Perlu dipertimbangkan berbagai aspek spesifik untuk meminimalkan terjadinya *unintended consequences* yang justru berdampak negatif bagi masyarakat setempat.

Dampak pembangunan *YIA* tidak berhenti pada terselesainya pembangunan fisik bandara. Perubahan fungsi lahan tidak hanya terjadi di sekitar Kapanewon Temon tempat *YIA* berada, tetapi akan meluas ke seluruh wilayah Kabupaten Kulon Progo, bahkan ke beberapa kota di Provinsi Jawa Tengah. Dari aspek sosial, luasnya alih fungsi lahan akan mempercepat terjadinya perubahan sosial, bahkan sangat dimungkinkan terjadinya perubahan peradaban di Kulon Progo. Deskripsi tentang keterbatasan keberdayaan masyarakat untuk beradaptasi dalam menghadapi perubahan yang sangat cepat di lingkungan bandara menunjukkan perlunya upaya peningkatan kapasitas masyarakat dalam menghadapi era Aerotropolis dan kompleksitas dunia kerja di era industri 4.0. Dalam konteks perubahan ini, petani adalah kelompok paling rentan karena harus melepas tanah sebagai aset produksi. Penggantian nilai tanah dengan sistem ganti rugi, bahkan ganti untung tidak sepenuhnya menjamin dan mengatasi persoalan yang dihadapi keluarga petani. Sulitnya mencari lahan pengganti dan reorientasi pekerjaan yang membutuhkan waktu dapat berimbas pada masyarakat produktif menjadi konsumtif. Oleh karena itu sistem ganti investasi dapat menjadi salah satu alternatif. Di satu sisi, investasi dari warga masyarakat dapat menjadi dukungan untuk mengatasi keterbatasan dana terkait pembiayaan proyek strategis, sedangkan pada sisi lainnya, warga masyarakat mempunyai keuntungan dalam jangka waktu panjang berupa hak untuk memperoleh pembagian keuntungan (*dividen*) atas operasi bisnis dari alih fungsi lahan tersebut.

4. Rekomendasi

Keberadaan dan perkembangan *YIA* di Kabupaten Kulon Progo mempunyai kekuatan besar sebagai pengungkit pertumbuhan ekonomi dan perkembangan kota. Pertumbuhan ruang bisnis di pusat perekonomian dan infrastruktur pendukungnya beserta tuntutan properti (ruang hunian) tidak menutup kemungkinan tumbuh ruang baru di luar rencana tata wilayah yang sudah ditentukan. Oleh karena itu perubahan fisik lingkungan perlu pengawasan untuk menghindari pertumbuhan lingkungan yang tak terkendali. Terjadinya perkembangan fisik yang sangat cepat, semakin banyak orang datang, semakin meluasnya alih fungsi lahan, semakin beranekaragam jenis pekerjaan, dan semakin meluasnya pergeseran produksi barang ke arah produksi jasa akan membawa konsekuensi berupa perubahan sosial yang sangat cepat dari masyarakat agraris menuju masyarakat industri. Kondisi ini tentu saja akan menambah beban masyarakat ketika harus beradaptasi dengan perkembangan zaman. Tanpa penyiapan; masyarakat cenderung akan terdesak dan tergusur, bahkan terasing di tengah masyarakat industri. Ungkapan kebingungan masyarakat akan semakin sering terdengar, yakni "*aku wis gelem ngalah, gelem ngalih, ning ojo ngelih*" ("saya sudah mau mengalah, mau berpindah, namun jangan sampai kelaparan"). Karena itu pembangunan fisik wajib diiringi pembangunan sosial berupa penyiapan masyarakat agar tidak tersingkir akibat perubahan di wilayahnya. Tanpa penyiapan warga masyarakat secara integratif dikhawatirkan akan terjadi persaingan bebas untuk memperoleh ruang bisnis, terutama pada titik-titik perkembangan yang dapat memicu tidak terkendalinya pertumbuhan pemukiman

(*urban sprawl*), tidak terkecuali melalui penggusuran dan penyingkiran terhadap warga masyarakat rentan. Hal ini potensial menciptakan permasalahan sosial berupa terhentinya proses penerimaan pendapatan masyarakat hingga berada pada kondisi miskin sementara (*transient poverty*), dan bahkan dimungkinkan dapat berkelanjutan.

5. Ucapan terimakasih

Ucapan terimakasih dan penghargaan yang tinggi disampaikan kepada Kepala Dinas Sosial Pemberdayaan dan Perlindungan Perempuan dan Anak Kabupaten Kulon Progo, Lurah dan masyarakat di Kalurahan Glagah, Kalurahan Temon dan Kalurahan Kulur Kapanewon Temon Kabupaten Kulon Progo dan berbagai pihak yang telah menyediakan waktu serta tenaga, memberikan informasi, dan dukungan sehingga naskah ini dapat diselesaikan dan dipublikasikan.

Daftar Pustaka

Buku

- Bupati Kulon Progo. (2012). *Peraturan Daerah Kabupaten Kulon Progo Nomor 1 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kulon Progo Tahun 2012 - 2032*. Kabupaten Kulon Progo.
- Darwin, M. Muhadjir (2005); *Memanusiakn Rakyat: Penanggulangan Kemiskinan Sebagai Arus Utama Pembangunan*, Benang Merah, Yogyakarta.
- Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta, (2018). *Keputusan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 320/KEP/2018 tentang Penetapan Upah Minimum Kabupaten/Kota tahun 2019* tertanggal 2 November 2018, Yogyakarta
- Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta, (2019), *Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 tahun 2019 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2019 – 2039*.
- Gunawan dan Endro Winarno (2019), *Penyiapan Masyarakat Menghadapi Era Aerotropolis*, Yogyakarta, B2P3KS Press
- Hidayat, Y, Ismail A, Ekayani M, 2017, Dampak Konversi Lahan Pertanian Terhadap Ekonomi Rumah Tangga Petani Padi: Studi Kasus Kecamatan Kertajati Kabupaten Majalengka Jawa Barat, *Jurnal Pengkajian dan Pengembangan Teknologi Pertanian* Vol. 20 No. 2 2017: 171-182.
- Joni, H. (2016). Tanah Sebagai Aset Sosial Dalam Perspektif Hukum Agraria Nasional. *Jurnal Cakrawala Hukum*, Vol.7, No.1 Juni 2016, hlm. 123–134 , 123-134.
- Jamaludin, A. N. (2017). *Sosiologi Perkotaan: Memahami Masyarakat Kota dan Problematikanya*. Bandung: Pustaka Setia, cet 2.
- Kasarda, J. D. (2008). *The Evolution of Airport Cities and the Aerotropolis (Chapter 1 in Evolution Airport Cities The Evolution)*. London: London Insight Media
- Kementerian Keuangan. (2018). *Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 208/PMK. 07 /2018 tentang Pedoman Penilaian Pajak Bumi dan Bangunan Perdesaan dan Perkotaan*. Jakarta: Biro Umum Kementerian Keuangan.
- Kementerian Perhubungan. (2017). *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP012 tahun 2018 tentang Reviu Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perhubungan tahun 2015-2019*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Kurniawan, J. S. (2016). Perwujudan/Implementasi Konsep Interaksi Aerotropolis Berbasis Tata Ruang di. *Warta Ardha* Volume 42 No. 4 Desember 2016 , 195-202.
- Kustiningsih, W, 2017, Kelompok Rentan dalam Pembangunan Kawasan Bandara di Kulon Progo: Studi Kasus New Yogyakarta International Airport, *Jurnal Pemikiran Sosiologi* Volume 4 No 1, Januari 2017, 91-105 .
- Kusbiantoro, B. (2011). Peran Transportasi Terhadap Perkembangan dan Pertumbuhan Kota. In B. T. Soegijoko, N. A. Pratiwi, & A. K. Anwar, *Bunga Rampai Pembangunan Kota Indonesia Abad 21: Konsep dan Pendekatan Pembangunan Perkotaan di Indonesia* (pp. 303-324). Jakarta: Lembaga Penerbitan Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Nugroho, H., 2001, *Negara, Pasar, dan Keadilan Sosial*, Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Prihatin, R. B. (2015). Alih Fungsi Lahan Di Perkotaan: Studi Kasus Di Kota Bandung dan Yogyakarta. *Aspirasi* Vol. 6 No. 2, Desember 2015 , 105 - 118.
- PUSTRAL UGM, 2013, *Studi Kelayakan dan Rencana Induk Bandara Baru di Yogyakarta (Ringkasan Eksekutif)*. Kerjasama UGM dan Angkasa Pura.
- Republik Indonesia, (2009). *Undang Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 nomor 1

- Republik Indonesia, 2011, *Peraturan Presiden Nomor 32 tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011 – 2025*, Jakarta
- Republik Indonesia, (2011), *Peraturan Presiden nomor 29 tahun 2011 tentang Rencana Kerja Pemerintah tahun 2012*, Jakarta
- Republik Indonesia (2014) *Peraturan Presiden Republik Indonesia tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025*. Jakarta
- Republik Indonesia. (2012). *Undang Undang Nomor 2 tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum*. Jakarta: Menteri Hukum dan Hak Azasi Manusia.
- Singleton, Jr, Royce., Straits, Bruce C., Straits, Margaret. M., McAllister, Ronald. J., (1988). *Approaches To Social Research*, New York Oxford: Oxford University Press.
- Soegijoko, S. R. (2011). Dampak Globalisasi Terhadap Pembangunan Kota. Dalam B. T. Soegijoko, N. A. Pratiwi, & A. K. Anwar, *Bunga Rampai Pembangunan Kota Indonesia Abad 21: Konsep dan Pendekatan Pembangunan Perkotaan di Indonesia* (hal. 168-187). Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas ekonomi Universitas Indonesia, edisi 2.
- Uly, Y. A. (2021, 09 24). *Kementerian PUPR: Tol Solo-Yogyakarta-Bandara YIA Mulai Pembangunan Konstruksi*. Dipetik 03 02, 2022, dari Kompas.Com: <https://money.kompas.com/read/2021/09/24/083206926/kementerian-pupr-tol-solo-yogyakarta-bandara-yia-mulai-pembangunan-konstruksi?page=all>

Website

- Cahyono, B. (2020, 09 30). *Tambah Rute Singapura, YIA Kini Layani 2 Penerbangan Internasional*. Dipetik 03 14, 2022, dari Jogjapolitan: https://jogjapolitan.harianjogja.com/read/2020/09/30/514/1051289/tambah-rute-singapura-yia-kini-layani-2-penerbangan-internasional?fb_comment_id=4018912854790349_4019521204729514
- Desfika, T. S. (2020, 09 21). *AP I Usulkan Bandara YIA sebagai Hub Transit Internasional*. Dipetik 11 12, 2021, dari Berita Satu: <https://www.beritasatu.com/ekonomi/678861/ap-i-usulkan-bandara-yia-sebagai-hub-transit-internasional>
- DPMPT. (2021, 11 01). *Realisasi Investasi Kulon Progo Pada Triwulan III Meningkat 81,1 Milyard*. Dipetik 03 19, 2022, dari Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Kulon Progo: <https://dpmpt.kulonprogokab.go.id/detil/1345/realisasi-investasi-triwulan-iii-meningkat>
- Fadli, A. (2022, 02 11). *Enam Hotel Baru Dibangun di Kulon Progo, Dampak Kehadiran Bandara YIA*. Dipetik 03 17, 2022, dari Kompas.com: <https://www.kompas.com/properti/read/2022/03/11/200000321/enam-hotel-baru-dibangun-di-kulon-progo-dampak-kehadiran-bandara-yia#:~:text=Keenam%20hotel%20tersebut%20yaitu%20Cordia,Hotel%2C%20dan%20Swiss-belhotel.>
- Firdaus, H. (2021, 08 27). *KA Bandara Internasional Yogyakarta Diresmikan, Perjalanan Hanya 40 Menit*. Dipetik 03 02, 2022, dari Kompas.id: <https://www.kompas.id/baca/nusantara/2021/08/27/ka-bandara-internasional-yogyakarta-diresmikan-perjalanan-hanya-40-menit>
- Gunawan, H. (2021, Maret 11). *Pesawat Kargo Antonov Mendarat dan Lepas Landas di YIA, Bawa Muatan Apa?* Dipetik 1 12, 2021, dari Tribun.Com

- <https://www.tribunnews.com/bisnis/2021/03/11/pesawat-kargo-antonov-mendarat-dan-lepas-landas-di-yia-bawa-muatan-apa>
- Hakim, C. (2021, 02 15). *Upaya Memperbaiki Kembali Dunia Penerbangan Pasca Pandemi Covid-19*. Dipetik 11 12, 2021, dari Kompas.Com: <https://money.kompas.com/read/2021/02/15/051000426/upaya-memperbaiki-kembali-dunia-penerbangan-pasca-pandemi-covid-19?page=all>
- Hardi, A. T. (2021, 09 26). *Pembebasan Lahan Kini Tak Lagi Ganti Rugi, tapi Ganti Untung*. Dipetik 03 3, 2022, dari Media Indonesia: <https://mediaindonesia.com/nusantara/435510/pembebasan-lahan-kini-tak-lagi-ganti-rugi-tapi-ganti-untung#:~:text=Maksud%20dari%20ganti%20untung%20adalah,yang%20akan%20menquantifikasikannya%20sesuai%20aturan>
- Pradana, R. S. (2018, 01 28). *Nilai Ganti Rugi Lahan Bandara Kulon Progo Fantastis, Berapa?* Dipetik 03 11, 2022, dari ekonomi.bisnis.com: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20180126/98/730979/nilai-ganti-rugi-lahan-bandara-kulon-progo-fantastis-berapa>
- Prasetyono, A. P. (2017, November 17). *Persaingan Di Era Globalisasi Dan Ekonomi Digital*. Dipetik 08 19, 2019, dari Kementerian Riset, Teknologi, Dan Pendidikan Tinggi Republik Indonesia: <https://ristekdikti.go.id/kolom-opini/persaingan-di-era-globalisasi-dan-ekonomi-digital/>
- Supriyadi, A. A. (2018, 05 31). *Konsep Bandara Masa Depan: Aerotropolis*. Retrieved 09 06, 2018, from Satu Harapan : HYPERLINK "http://www.satuharapan.com/read-detail/read/konsep-bandara-masa-depan-aerotropolis"
<http://www.satuharapan.com/read-detail/read/konsep-bandara-masa-depan-aerotropolis>
- Sutarni. (2021, 08 06). *Pemkab Kulon Progo berupaya percepat pembangunan Bedah Menoreh 2021*. Dipetik 03 2, 2022, dari Antara: <https://www.antaraneews.com/berita/2310982/pemkab-kulon-progo-berupaya-percepat-pembangunan-bedah-menoreh>
- Tempo. (2016, 09 20). *Dapat Ganti Rugi Pembangunan Bandara Yogyakarta Rp 4,1 Triliun, Warga Kulon Progo Ramai-ramai Beli Mobil*. Dipetik 03 02, 2022, dari TabloidBintang.com: <https://www.tabloidbintang.com/berita/peristiwa/read/48033/dapat-ganti-rugi-pembangunan-bandara-yogyakarta-rp-41-triliun-warga-kulon-progo-ramairamai-beli-mobil>
- Uly, Y. A. (2021, 09 24). *Kementerian PUPR: Tol Solo-Yogyakarta-Bandara YIA Mulai Pembangunan Konstruksi*. Dipetik 03 02, 2022, dari Kompas.Com: <https://money.kompas.com/read/2021/09/24/083206926/kementerian-pupr-tol-solo-yogyakarta-bandara-yia-mulai-pembangunan-konstruksi?page=all>
- Widiyanto, D. (2017, 10 06). *Bupati Purworejo Bertemu Sultan: Siapkan 2000 Hektar Unduk Kawasan Industri*. Retrieved 08 07, 2018, from KRogya.com: HYPERLINK https://krjogja.com/web/news/read/45863/Siapkan_2_000_Hektare_Untuk_Kawasan_Industri