

---

## PEMBERDAYAAN MASYARAKAT DESA TERDAMPAK PEMBANGUNAN BANDARA INTERNASIONAL LOMBOK PRAYA

Syarifuddin, Oryza Pneumatica I, NuningJuniarsih, dan M. Rasyidi

Program Studi Sosiologi Universitas Mataram

Email: *ic4\_84@yahoo.com*

### Abstrak

Pembangunan diharapkan dapat berdampak secara riil terhadap ekonomi baik di sektor pariwisata, perhotelan, industri jasa, perdagangan bagi masyarakat disekitar. Keberadaan bandara memberikan dampak secara ekonomi maupun sosial kepada desa terdampak yang menjadi objek penelitian yaitu Desa Ketare, Tanak Awu, dan Penunjak. Penelitian ini dimaksudkan untuk melakukan pemetaan sosial, evaluasi pembangunan bandara, dan rekomendasi CSR-Comdev bagi PT Angkasa Pura. Metode Penelitian yang digunakan adalah kualitatif deskriptif dengan pengumpulan data melalui wawancara mendalam pada masyarakat terdampak, stakeholder, dan pihak PT Angkasa Pura. Masyarakat desa terdampak pada dasarnya adalah masyarakat mekanis yang memiliki solidaritas kuat. Keberadaan bandara tidak berdampak pada hubungan sosial dan budaya masyarakat terdampak namun memberi dampak dengan munculnya sektor nonagraris seperti perdagangan dan jasa, pariwisata, dan industri kreatif. PT Angkasa Pura telah memberikan kontribusi bagi masyarakat terdampak melalui program-program pemberdayaan ekonomi dan pemberian bantuan. Namun, secara ekonomi dan sosial, belum ada dampak yang massif terhadap perkembangan perekonomian, hal ini disebabkan program pemberian pinjaman modal usaha yang diberikan belum terakses oleh masyarakat secara umum. Harapannya, pihak PT Angkasa Pura dapat memberikan kontribusi lebih terhadap pengembangan ekonomi, sosial, dan budaya dengan pemanfaatan potensi-potensi lokal untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat terdampak.

**Kata Kunci:** pemberdayaan, bandara, masyarakat terdampak

---

## EMPOWERMENT OF RURAL COMMUNITIES AFFECTED BY THE CONSTRUCTION OF AN INTERNATIONAL AIRPORT LOMBOK PRAYA

### Abstract

Development is expected to impact in reality for economy of the both the tourism, hospitality, service industry, trade for the social. The existence of BIL have an impact for economically and socially to the rural affected Ketare district, Tanak Awu, and Penunjak who are the objects of research. This research was intended to social mapping, BIL (Lombok International Airport) development evaluation, and CSR-Comdev recommendations for PT Angkasa Pura. Research methodology used is qualitative descriptive with collection data through in-depth interviews with the affected communities, stakeholders, and the PT Angkasa Pura. The rural community affected basically are mechanical people who having strong solidarity. The existence of BIL not affect to the social relations and culture of the people affected. But, BIL development have an impact to occurs non-agriculture sector such as trade and services, tourism, and creative industries. PT Angkasa Pura has also contributed to the affected communities through economic empowerment programs and assistance through CSR-Comdev. But, in economic and social, there has been no massive impact to the development of economy. Because this program who lending capital to businesses that received, did not accessed by the community affected. Hopefully, PT Angkasa Pura give more contribution to economic development, social, and a culture with term of local potentials in improving public welfare affected.

**Keywords:** empowerment, airport, affected communities

## PENDAHULUAN

Keberadaan bandara dewasa ini menjadi sangat vital dalam perkembangan perekonomian masyarakat. Tidak hanya sebagai salah satu prasarana transportasi yang efektif dan efisien, bandara menjadi salah satu penggerak roda perekonomian seiring dengan semakin pesatnya mobilitas masyarakat. Perkembangan pesat jasa pengguna transportasi udara dan desakan kebutuhan pemberian layanan yang maksimal menjadi salah satu faktor pendorong relokasi Bandara Selaparang yang sebelumnya berada di Kota Mataram menjadi Bandara Internasional Lombok yang berada di selatan Praya, Kabupaten Lombok Tengah.

Sejak resmi dibuka pada tanggal 1 Oktober 2011, Bandara Internasional Lombok Praya (selanjutnya disingkat BIL) terus mengalami perkembangan yang cukup pesat, baik dari pembenahan infrastruktur, pelayanan dan pemenuhan kebutuhan transportasi udara. Selain itu, BIL sebagai pintu masuk dan pendorong roda perputaran ekonomi bagi masyarakat Lombok secara khusus, maupun Nusa Tenggara Barat secara umum, terus menunjukkan kontribusi khususnya dalam menunjang perekonomian, pendorong investasi, dan pengembangan pariwisata.

Semakin vitalnya fungsi BIL berbanding lurus dengan ekspektasi masyarakat maupun berbagai *stakeholders* terhadap kontribusi BIL dalam bidang perekonomian. Berdasarkan Data Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Barat tahun 2013, jumlah penumpang pengguna BIL mencapai 1,98 Juta jiwa. Besarnya jumlah pemanfaat BIL tersebut tentu diharapkan dapat berdampak secara riil terhadap ekonomi baik di sektor

pariwisata, perhotelan, industri jasa, perdagangan bagi masyarakat disekitar.

Tantangan terbesar keberadaan BIL adalah pengembangan ekonomi mikro bagi masyarakat sekitar lingkungan BIL. Lokasi BIL yang berada di tiga desa, yakni Desa Tanak Awu, Desa Penujak, dan Desa Ketara telah membawa dampak besar pada perubahan pola-pola ekonomi masyarakat. Warga masyarakat yang semula berprofesi sebagai petani, mulai bergeser menjadi pedagang. Perubahan orientasi mata pencaharian tersebut tidak terlepas dari relasi *mutual benefit* yang tercipta selama proses negosiasi lahan. Warga yang lahan pertaniannya dipergunakan sebagai lokasi BIL mendapatkan berbagai kompensasi baik berupa ganti rugi, dan kesempatan bekerja di BIL dan Angkasa Pura 1, serta program *Corporate Social Responsibility* (CSR) yang salah satunya memfasilitasi warga masyarakat untuk berdagang di kawasan BIL.

Proses reorientasi pola ekonomi pada warga masyarakat di lingkaran bandara terus menunjukkan dinamika. Keberadaan BIL tidak hanya berdampak secara fisik akan tata ruang dan khas pemanfaatan lahan. Lokasi BIL yang dahulu merupakan lahan pertanian dengan corak masyarakat agraris bertransformasi kesektor perdagangan, jasa, dan pariwisata. Hal ini terjadi seiring dengan perubahan pemanfaatan lahan.

Keberadaan BIL telah menstimulus hadirnya pusat pertumbuhan perekonomian baru. Keberadaan BIL yang telah dilengkapi dengan berbagai infrastruktur ekonomi telah mendorong munculnya kawasan perhotelan, pasar swalayan, sektor jasa, dan pariwisata yang turut meningkatkan harga jual tanah. Meningkatnya nilai harga tanah secara langsung menjadi pendorong bagi masyarakat untuk menjual tanah. Hal

tersebut berdampak pada makna tanah yang tadinya dimanfaatkan untuk kepentingan umum menjadi orientasi nilai ekonomi secara pribadi (Hartanto, 2012).

Kondisi sosial masyarakat di lingkungan BIL mengalami dinamika perubahan. Hasil kajian Pusat Penelitian Lingkungan Hidup (P2LH) Universitas Mataram tahun 2014 menunjukkan bahwa kemiskinan dan keterbatasan lapangan kerja masih cukup dominan. Keberadaan BIL sebagai stimulus pusat pertumbuhan telah berdampak pada roda ekonomi berupa pertokoan, perhotelan, pariwisata dan sektor lain. Kondisi tersebut diharapkan mampu menjadi penyerap tenaga kerja dalam mengatasi kemiskinan dan permasalahan sosial lainnya. Namun, kondisi sosial masyarakat prahadirnya BIL yang mayoritas berprofesi sebagai buruh tani belum sepenuhnya terakomodir. Hal ini disebabkan oleh kualifikasi warga masyarakat yang berprofesi sebagai buruh tani yang belum terserap sepenuhnya baik dalam kaitannya dengan keberadaan BIL maupun sektor informal lainnya.

Berdasarkan kondisi sosial, potensi demografis, dan sumber daya alam di Desa Tanak Awu, dan Desa Ketara berada di Kecamatan Pujut juga Desa Penujak yang berada di Kecamatan Praya Barat, sebagai desa terdampak Pembangunan BIL yang sangat potensial, sudah tentu akan dapat menjadi modal utama untuk peningkatan pembangunan desa dan lebih luas menjadi pilar Pembangunan Lombok Tengah di masa mendatang. Untuk keperluan itulah, maka dibutuhkan pemetaan sosial (*social mapping*) terhadap kondisi eksisting sosial, ekonomi dan budaya masyarakat desa terdampak Bandara Internasional Lombok Tengah, evaluasi pembangunan desa dan pelaksanaan program *Corporate Social Responsibility (CSR)* dalam *Community*

*Development (Comdev)* oleh Angkasa Pura I Kantor Cabang Bandara Internasional Lombok Praya yang diperuntukkan pada masyarakat Desa Terdampak Pembangunan Bandara Internasional Lombok Praya.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di Desa Tanak Awu dan Desa Ketara yang berada di Kecamatan Pujut, serta Desa Penujak di Kecamatan Praya Barat, Kabupaten Lombok Tengah. Tiga desa tersebut adalah desa yang merasakan dampak langsung atas pembangunan BIL. Metode penelitian yang dipergunakan adalah deskriptif kualitatif. Peneliti hendak menggambarkan secara lebih mendalam tentang kondisi *eksisting* masyarakat desa terdampak pembangunan BIL untuk pemetaan sosial yang meliputi mengidentifikasi dan mendeskripsikan karakteristik sosial-budaya, potensi ekonomi, pemetaan jaringan sosial, identifikasi modal sosial masyarakat desa yang terdampak pembangunan BIL yang berguna untuk keperluan perencanaan penyusunan program pembangunan, khususnya program *Corporate Social Responsibility (CSR)* dan *Community Development (Comdev)* oleh PT Angkasa Pura I Kantor Cabang Lombok Praya yang beroperasi di Kabupaten Lombok Tengah. Informan penelitian ini yakni terdiri dari aparatur desa, tokoh masyarakat, dan tokoh agama serta pimpinan (manajer) PT Angkasa Pura I Kantor Cabang Lombok Praya. Data akan dikumpulkan dengan beberapa cara wawancara mendalam dengan *guide interview* kepada para stakeholders, dan wawancara langsung dengan para pimpinan (manajer) PT Angkasa Pura I Kantor Cabang Lombok Praya yang beroperasi di Kabupaten Lombok Tengah.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Pemetaan Sosial Ekonomi Masyarakat Terdampak Bandara Internasional Lombok

#### *Karakteristik Sosial Budaya*

Bila ditilik dari karakteristik sosial budaya masyarakat terdampak BIL ada tiga aspek yang ditemukan dalam penelitian ini. Yang pertama adalah solidaritas sosial. Solidaritas masyarakat terlihat dalam kegiatan-kegiatan kemasyarakatan seperti upacara keagamaan, upacara kelahiran dan kematian, bantuan sosial terhadap masyarakat yang terkena musibah, atau kegiatan sosial lainnya. Setelah pembangunan BIL, kondisi solidaritas sosial tetap terjalin di antara sesama warga masyarakat Desa Terdampak. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Mustaan, yang merupakan tokoh masyarakat Desa Ketara:

*“Hubungan kemasyarakatan kami tidak berubah walau ada BIL. Masyarakat desa ini tetap menjaga keharmonisan yang telah terjaga sejak dahulu. Acara-acara yang menyangkut warga juga tidak ada perubahan. Misalnya upacara adat, sumbangan sosial, dan hajatan”*  
(wawancara tanggal 21 September 2015).

Jika melihat hubungan antar warga masyarakat, maka dapat dikatakan bahwa solidaritas masyarakat Desa Terdampak tidak terpengaruh adanya BIL. Selain solidaritas sosial yang mekanistik (meminjam istilah Durkheim) terdapat tradisi dan kebudayaan yang masih terjaga meski mengalami transformasi secara perlahan. Tradisi dan kebudayaan di lokasi penelitian antara lain berupa upacara kehamilan, upacara kelahiran, upacara perkawinan, upacara kematian, dan upacara mulai tanam masih sangat dipelihara dan tetap dilaksanakan guna menjaga tradisi yang merupakan

warisan dari leluhur mereka. Dalam tradisi dan kebudayaan pernikahan dikenal adanya resiprositas yakni berupa sumbangan atau bantuan untuk hajatan dari sesama anggota masyarakat yang tergabung dalam suatu banjar. Hal tersebut sebagaimana diungkapkan Munandar berikut ini:

*“.....misalnya saya tergabung dalam kelompok banjar akan mengadakan hajatan pernikahan anak saya. Maka anggota kelompok akan menyumbang senilai ketika saya menyumbang mereka dalam hajatan yang mereka adakan. Untuk hajatan seperti itu mereka biasanya memberikan sumbangan berupa uang, beras, gula, mie, dan barang (kado). Tapi nilainya disesuaikan dengan kondisi perekonomian sekarang...”*  
(wawancara tanggal 22 September 2015).

Aspek yang ketiga dari karakteristik sosial budaya masyarakat terdampak BIL adalah aspek mobilitas sosial. Masyarakat desa terdampak banyak bekerja sebagai Tenaga Kerja Indonesia (selanjutnya disebut TKI). Pasca pembangunan BIL aktivitas bekerja di luar negeri mengalami pengurangan. Hal tersebut disebabkan oleh munculnya peluang usaha di sektor nonagraris. Peluang tersebut dimanfaatkan oleh masyarakat termasuk yang dahulunya adalah TKI. Uang yang didapat dari TKI juga digunakan sebagiannya untuk membuat usaha ditempat sekitaran BLI. Selain untuk bisa memenuhi kebutuhan ekonomi serta untuk tetap tinggal di tanah kelahirannya.

#### *Potensi Ekonomi*

Semakin terbukanya jalur transportasi mendorong terjadinya mekanisasi pertanian yakni menggunakan alat-alat pertanian seperti mesin perontok padi, mesin penggiling padi, traktor besar dan kecil. Lahan pertanian yang semakin terbatas mendorong petani

untuk memanfaatkan lahan seefektif dan seefisien mungkin. Untuk mendapatkan mesin atau alat produksi bukan perkara mudah. Hadinya BIL menghadirkan pula akses permodalan yang diberikan melalui PT Angkasa Pura. PT Angkasa Pura memberikan pelayanan pinjaman kepada pedagang di dalam bandara juga kepada masyarakat umum untuk memperoleh modal dalam pengembangan usaha sekaligus untuk memiliki aset produksi. Hal tersebut sebagaimana diungkapkan oleh Munandar dari desa Tanak Awu:

*“PT Angkasa Pura memberikan pelayanan pinjaman dana untuk modal bagi masyarakat umum, tidak hanya pedagang di dalam bandara saja. Cuma prosesnya lama, harus menunggu beberapa peminjam terkumpul dahulu, tidak bisa satu-satu langsung diproses”.*

(wawancara tanggal 22 September 2015)

Berdasarkan wawancara di atas, diketahui bahwa PT Angkasa Pura telah melakukan pemberdayaan ekonomi melalui pinjaman dana kepada masyarakat umum. PT Angkasa Pura memberikan pinjaman melalui koperasi yang dapat diakses oleh masyarakat desa terdampak. Namun, kekurangan dari program ini adalah berkaitan dengan birokrasi. Pengajuan dana tidak serta merta cepat keluar, namun membutuhkan waktu yang lama ± 1 tahun agar dana bisa cair.

Mudahnya aksesibilitas modal oleh masyarakat melalui dana dari Angkasa Pura berpengaruh positif terhadap tingkat pendidikan masyarakat. Keberadaan BIL dirasa mendorong peningkatan pendidikan di wilayah desa terdampak. Hal ini seperti pernyataan bapak Musalleb dari Desa Ketara yang juga tokoh masyarakat di desa tersebut:

*“adanya BIL malah sekarang anak-anak itu berlomba-lomba untuk sekolah sampai ke jenjang yang lebih tinggi. Mereka ingin kerja di bandara. Tapi kendalanya yaitu masalah dana”.*

(wawancara tanggal 21 September 2015)

### **Jaringan sosial**

Yang paling merasakan dampak pembangunan BIL adalah masyarakat desa. Mayoritas masyarakat desa terdampak adalah suku Sasak, dengan agama mayoritas Islam. Sebelum ada BIL, tidak ada kelompok pendatang yang ada di desa terdampak. Namun setelah pembangunan BIL, pendatang dari luar daerah mulai masuk desa. Kelompok pendatang adalah para pekerja padat karya di BIL. Hubungan antarkelompok/individu tetap berjalan baik dan harmonis sejak dulu. Hal tersebut sebagaimana diungkapkan oleh Munandar:

*“dari dulu hubungan masyarakat desa kami harmonis, tidak ada permalahan yang berarti. Masyarakat saling mengenal satu sama lain”.*

(wawancara tanggal 22 September 2015)

Keberadaan BIL tidak berdampak pada hubungan sosial. Walaupun masyarakat mengalami perubahan sosial ekonomi, namun masyarakat desa terdampak tetap menjaga solidaritas hubungan sosial.

### **Evaluasi Pembangunan Desa Terdampak Keberadaan BIL**

#### ***Analisis Jaringan Sosial dan Analisis Derajat Kepentingan Masing-Masing Stakeholder***

Selain dengan Dinas Perhubungan, PT Angkasa Pura yang memegang peranan penting terhadap BIL menjalin kerjasama dengan masyarakat disekitar BIL. Bentuk kerjasama pihak PT Angkasa Pura dengan masyarakat terlihat dari pemberian sumba-

ngan atau sembako yang rutin diberikan menjelang lebaran tiba. Hal tersebut diungkapkan oleh LI (34) mengatakan bahwa:

*“hubungan antara masyarakat dan pihak BIL terjalin dengan sangat baik, hal tersebut dapat terlihat dari pemberian sembako yang diberikan sebelum lebaran. Sembako tersebut dapat berupa beras, minyak, gula dan lain-lain yang nantinya akan dibagi rata kepada masyarakat”*  
(wawancara 21 September 2015).

Sementara itu dalam bidang pertanian, pemerintah terutama dinas pertanian juga menjalin kerjasama dengan warga masyarakat. Pemerintah telah memberikan subsidi pupuk pabrik atau pupuk kimia yang digunakan dalam bidang pertanian. Selain memberikan subsidi pupuk, pemerintah juga memberikan jasa sewa peralatan pertanian seperti traktor bagi masyarakat yang tidak mampu membeli. Kerjasama yang dilakukan masyarakat tidak hanya dengan instansi pemerintah dan pihak BIL saja, namun dalam masyarakat juga terdapat suatu organisasi seperti karang taruna, remaja masjid, simpan pinjam kelompok perempuan (SPP), banjar atau arisan.

### **Identifikasi Masalah Sosial**

Ada banyak ragam masalah sosial yang dihadapi masyarakat terdampak BIL. Justru keberadaan BIL dapat menjadi potensi penanganan masalah pengangguran masyarakat di daerah sekitar BIL. Lapangan pekerjaan yang tersedia dengan keberadaan BIL antara lain pedagang, sopir taxi, karyawan di sebuah perusahaan rental mobil, *cleaning service*, pemandu wisata dan lain sebagainya. Tentu menjadi preseden postif bagi masyarakat terdampak dengan kehadiran BIL. Belum pekerjaan lainnya dan sektor UMKM yang akan terdampak dalam

pembangunan BIL ini. Hal ini seperti diungkapkan oleh informan selaku selaku Kaur pemerintahan LI (34) mengatakan bahwa:

*“Dengan adanya BIL ini banyak menyerap tenaga kerja terutama kalangan pemuda”*  
(Wawancara 21 September 2015).

Namun, pengurangan angka pengangguran di sektor agraria cenderung belum maksimal mengingat tidak semua masyarakat memiliki kemampuan untuk beradaptasi ekonomi di luar sektor agraria.

Selain pengangguran permasalahan sosial lain yang masih berkuat pada masyarakat terdampak pembangunan BIL adalah kemiskinan. Kemiskinan memang masih menjadi momok dalam masyarakat Lombok dikarenakan sulitnya aksesibilitas terutama di pusat-pusat pemerintahan. Hadirnya BIL diharapkan dapat memangkas keberjarakan antara Pemerintah Pusat dan pemerintah daerah. Justru keberadaan BIL yang berada disekitar masyarakat terutama di desa Ketare, Tanak Awu dan Penunjuk menjadikan perekonomian masyarakat sedikit meningkat. Hal ini telah diungkapkan oleh informan selaku staf desa Tanak Awu, A (37) mengatakan bahwa:

*“dengan adanya pembangunan Bandara Internasional Lombok yang berada di Praya tingkat kemiskinan semakin berkurang, dengan di bukanya BIL maka akan menyerap tenaga kerja masyarakat dan tentunya itu akan meningkatkan pendapatan masyarakat”*  
(Wawancara 21 September 2015).

Hal ini dapat dilihat dari warga masyarakat yang tanahnya dibeli oleh pihak BIL yang kemudian dibelikan tanah kembali, mereka mendapatkan keuntungan yang berlipat.

Selain itu, sebagian masyarakat yang tadinya memiliki mata pencaharian dengan adanya BIL mulai mencoba peruntungan dengan menjadi pedagang. Sektor perdagangan membuat masyarakat tidak hanya mengandalkan pada alam saja, dan dengan ini pendapatan masyarakat perlahan meningkat meski sektor pertanian tidak ditinggalkan seluruhnya.

Keberadaan Bandara Internasional Lombok yang berada di Praya telah memberikan lapangan pekerjaan yang menyerap banyak tenaga kerja. Lapangan pekerjaan yang ada seperti pedagang, sopir taksi, *cleaning service*, karyawan dan lain sebagainya. Sehingga pembangunan BIL telah memberikan dampak positif bagi masyarakat sekitar. Hal ini diperjelas dengan ungkapan informan selaku staf desa Tanak Awu, A (37) mengungkapkan bahwa:

*“dampak positif dengan adanya pembangunan Bandara Internasional Lombok adalah terbukanya lapangan pekerjaan terutama bagi masyarakat yang tanahnya telah diambil oleh pihak PT. Angkasa Pura”* (Wawancara 21 September 2015).

Hal signifikan lain yang tidak kalah penting adalah kenakalan remaja. Kenakalan remaja yang terjadi di daerah sekitar BIL mulai berkurang, dengan beroperasinya BIL tersebut sedikit banyak pemuda yang terserap menjadi tenaga kerja di BIL. Namun disisi lain, keberadaan BIL juga membawa pengaruh yang tidak baik bagi remaja. Misalnya saja dengan keberadaan Bandara Internasional Lombok, maka banyak budaya asing yang masuk dan memengaruhi remaja disekitar BIL. Salah satu contoh kenakalan remaja yang terjadi sekarang ini adalah penggunaan narkoba yang semakin meningkat. Hal ini telah

diungkapkan oleh informan selaku kadus Semantung desa Penunjuk, S (47) menjelaskan bahwa:

*“keberadaan BIL telah mempengaruhi tingkat kenakalan remaja, diantaranya semakin maraknya penggunaan narkoba di kalangan remaja”*.  
(Wawancara 23 September 2015)

Dengan banyaknya pemuda yang terserap di sektor BIL ini, sedikit banyak sangat mempengaruhi tingkat kriminalitas di sekitaran BIL. Angka kriminalitas yang terjadi di daerah sekitar Bandara Internasional Lombok yang berada di Praya Lombok Tengah mulai berkurang. Masalah kriminalitas seperti pencurian sepeda motor dalam setahun hanya terjadi dua atau tiga kali saja. Selain itu malah mabuk-mabukan biasanya dilakukan ketika ada acara tertentu seperti nyongkolan saja. Seperti yang diungkapkan oleh informan, A (37) menguraikan bahwa:

*“tingkat kriminalitas yang terjadi setelah adanya BIL berkurang”*  
(Wawancara 21 September 2015).

Hal tersebut dikarenakan kondisi yang mulai ramai dan juga karena banyak pemuda yang bekerja di BIL. Sehingga kondisi desa pada malam hari menjadi sepi karena para pemuda keluar untuk bekerja. Kondisi yang demikian juga menjadi sebab nyaris hilangnya gesekan-gesekan dan potensi konflik antar kelompok. Meski dulu sebelum pelaksanaan pembangunan Bandara Internasional Lombok ada beberapa masyarakat yang tidak setuju tanahnya dibeli oleh pihak PT Angkasa Pura. Namun, sekarang ini masalah tersebut sudah terselesaikan oleh masing-masing pihak. Hal ini dapat diungkapkan oleh informan, A

(37) selaku staf desa Tanak Awu menjelaskan bahwa:

“dulu pada saat pembangunan saja ada beberapa pihak yang kurang setuju dengan pembangunan BIL, karena ada oknum atau pihak tertentu yang memprofokasi masyarakat. Namun untuk sekarang ini sudah baik-baik saja tidak ada masalah” (Wawancara 21 September 2015).

### **Identifikasi Modal Sosial**

Pembangunan BIL juga cukup berpengaruh terhadap modal sosial yang ada pada masyarakat terdampak. Aspek pertama dalam modal sosial yaitu *health capital*. Sudah sewajarnya kesehatan adalah faktor penting dalam manusia. Masyarakat membutuhkan sarana-sarana penunjang seperti polindes, posyandu, dan poskesdes. Pihak Angkasa Pura membantu terwujudnya *health capital* ini dengan memberikan bantuan sebuah ruangan ukuran 9x6m untuk poskesdes. Selain membantu sarana kesehatan juga membantu pembuatan gedung untuk sarana ibadah dan pendidikan. Masyarakat disekitar BIL (Ketare, Tanak Awu, dan Penunjak).

Aspek kedua adalah *financial capital*. Masyarakat terdampak pembangunan BIL dalam mencukupi kebutuhannya selain mengandalkan pendapatan utama dari mata pencaharian mereka juga sering mengandalkan hutan dalam mencukupi kebutuhan atau keinginannya tersebut. Selain pendapatan yang di dapat dari hasil mata pencaharian, untuk mencukupi kekurangan dana masyarakat biasanya melakukan pinjaman kepada bank maupun koperasi dengan menyerahkan anggunan atau jaminan. Dengan keberadaan BIL tersebut, pihak BIL juga membuka koperasi untuk membe-rikan pinjamam kepada masyarakat.

Aspek ketiga dalam modal sosial yaitu *natural capital*. Mata pencaharian masyarakat terdampak BIL mayoritas adalah sebagai petani sehingga mereka menjadikan tanah sebagai modal utama. Meski beberapa petani yang menganut system patronase. Sistem pertanian masyarakat terdampak masih sangat bergantung dengan alam. Namun untuk sistem pengolahan tanah persawahan sudah modern. Masyarakat sudah menggunakan *hand* traktor dan juga pupuk kimia seperti urea, TS, dan obat kimia yang lainnya dalam rangka eksten-sifikasi pertanian. Yang menarik dengan adanya pembangunan BIL, bagi masyarakat yang yang tanahnya dibeli oleh pihak PT Angkasa Pura dan mereka tidak membeli tanah lagi mereka justru menjadi buruh tani kepada patron tanah. Bagi petani yang lahannya dibeli, merubah pekerjaan adalah sesuatu yang amat sulit bagi mereka.

Aspek keempat adalah *physical capital*. Modal fisik berupa tanah dapat menunjang kehidupan masyarakat disekitar Bandara Internasional Lombok. Hal ini ini dapat terlihat hari mata pencaharian masyarakat, misalnya saja masyarakat yang bermata-pencaharian petani, masyarakat membutuhkan alat-alat pertanian untuk mengolah tanah persawahan seperti *hand* traktor, cangkul, sabit, dan sebagainya. Sementara itu masyarakat yang bermatapencaharian sebagai pedagang mereka membutuhkan kios atau lapak untuk membuka usahanya.

Norma sosial masih dipegang dan dijunjung tinggi oleh masyarakat di sekitar BIL (Ketare, Tanak Awu, dan Penunjak). Mereka masih taat dan patuh pada norma-norma yang berlaku dalam masyarakat. Perilaku dan sikap sopan satun generasi muda terhadap generasi tua masih berlaku. Sikap gotong royong dan solidaritas juga masih mengakar kuat di masyarakat

tersebut meski dengan transformasi model gotong royong dan solidaritas yang berbeda dari sebelumnya.

### **Identifikasi Kebutuhan dalam Pertimbangan Penyusunan Program *Community Development* dan *Corporate Social Responsibility***

Berdasarkan hasil penelitian baik melalui wawancara terstruktur dengan informan dari masyarakat, maupun wawancara mendalam dengan para aparatur di tingkat desa, tokoh masyarakat, tokoh agama, dan stakeholder lain, maka diketahui berbagai aspek yang perlu diperhatikan dalam kegiatan *community development* dan pengembangan masyarakat, yakni identifikasi terhadap kelompok rentan, identifikasi kebutuhan masyarakat, serta identifikasi respon masyarakat terhadap berbagai program CSR.

### ***Inventarisasi dan Identifikasi Kelompok Rentan.***

Berdasarkan informasi yang diperoleh dalam wawancara, kelompok minoritas yang dipahami oleh aparatur desa sebatas keterbatasan cacat fisik dan keterbatasan mental, sedangkan kelompok minoritas lain seperti kelompok marginal, kelompok masyarakat adat yang terpinggirkan oleh pembangunan hingga individu korban kekerasan belum teridentifikasi. Kesenjangan terhadap akses pembangunan, sulitnya masuk dalam pekerjaan formal dan nonformal, hingga menjadi penonton aktivitas ekonomi orang lain di desa sendiri sebenarnya terdapat pada masyarakat di desa terdampak pembangunan BIL, hal ini sebagaimana diungkapkan oleh informan S (48 tahun yang merupakan Sekretaris Desa Tanak Awu berikut.

*“Memang kalau bicara kelompok rentan, kita bicara potensi-potensi buruk dari kelompok kecil masyarakat yang merasa terabaikan, ambil contoh dalam keberadaan BIL, biarpun BIL menjadi menciptakan opsi pekerjaan baru, tapi tidak bisa dipungkiri tidak semua warga kita bisa masuk bekerja disana, orang dari negeri antah berantah pula yang banyak kerja di sana, padahal kita yang banyak berkorban. Ya kadang dari kecemburuan seperti itu pula yang bisa mengarah ke perilaku seperti penjambretan, berbuat onar atau tindakan lain”*

*(wawancara tanggal 21 September 2015).*

Berbicara tentang kelompok rentan, sebagaimana diungkapkan informan tersebut terdapat hubungan kausalitas yang menjadi sebuah pertimbangan bahwa keberadaan kelompok-kelompok rentan perlu di inventarisir untuk meminimalisir perilaku destruktif tertentu sebagai eskalasi dari rasa ketidakpuasan, kecemburuan dan lain sebagainya. Dalam kaitanya dengan keberadaan BIL, dan Angkasa Pura, penyusunan dan pengidentifikasi program-program CSR terkait masyarakat terdampak tidak bisa dilihat dalam perspektif korporasi semata. Perlu sikap empati dan sensitifitas dalam memahami dan mengidentifikasi kelompok-kelompok rentan yang ada dalam masyarakat, khususnya terhadap kelompok-kelompok yang memiliki tendensi ketidakpuasan akibat tidak dapat merasakan secara langsung dampak dari keberadaan BIL bagi mereka.

### ***Kebutuhan Masyarakat dalam Program Community Development***

#### ***Bidang Sosial Kemasyarakatan***

Kondisi pengangguran yang dihadapi masyarakat terdampak BIL dilihat dari faktor internal berupa rendahnya tingkat pendidikan dan keterbatasan skill dan

keterampilan di luar sektor agraris sebagaimana diungkapkan oleh informan berikut ini Z (55 tahun) yang merupakan tokoh masyarakat sekaligus ketua PNPM di Desa Penunjak berikut.

*“Jadi memang masyarakat kita ini diberikan harapan bahwa ketika mereka merelakan tanah mereka untuk dijadikan BIL, dan mereka diberi peluang untuk bisa bekerja di BIL, tapi ya namanya BIL, bandara internasional, jadi ya ada syarat yang harus dipenuhi, ya kalau pendidikan rendah tentu tak bisa kita kerja di BIL, paling yang memungkinkan jadi OB” (Wawancara 23 September 2015).*

Ungkapan informan tersebut mempertegas bahwa isu pengangguran masih menjadi permasalahan utama yang dihadapi oleh masyarakat di lokasi terdampak pembangunan BIL. Fenomena alih fungsi lahan menjadi pusat-pusat perdagangan, hotel dan penginapan cukup besar. Akibatnya masyarakat harus benar-benar berjuang untuk mendapatkan pekerjaan agar dapat terhindar sebagai pengangguran.

*Bidang Sarana /Prasarana Umum*

Keberadaan BIL di tengah masyarakat tiga desa tersebut telah membawa dampak pada perbaikan aksesibilitas dan penambahan infrastruktur yang disesuaikan dengan Kebutuhan BIL sebagai Bandara Internasional. Kondisi tiga desa yang berada pada jalur lalu lintas jalan raya turut membawa dampak pada berdirinya berbagai jenis usaha disektor perdagangan dan jasa di sepanjang jalan raya di sekitar BIL. Kondisi sarana dan prasarana yang terdapat di desa-desa terdampak seperti sarana pendidikan, sarana kesehatan, olah raga dan jalan desa telah tersentuh pembangunan, baik yang dilakukan oleh pemerintah atau pembangunan dalam format bantuan sosial

CSR BIL dalam membantu mengatasi permasalahan sarana dan prasarana di desa terdampak. Hal tersebut sebagaimana diungkapkan oleh AR (56 tahun) berikut ini.

*“Kita setiap tahun memang ada mendapatkan bantuan baik dari pemerintah atau BIL, kalau yang dari BIL itu ada namanya Bina Lingkungan, kita biasa dapat bantuan seperti pembangunan jalan, bantuan untuk sekolah, bantuan untuk Poskesdes, perbaikan tempat ibadah dan jalan dusun, intinya untuk bantuan sarana-prasarana itu sudah ditentukan oleh BIL (AP) sesuai dengan pos-pos yang sudah ditetapkan, kita pihak desa biasanya hanya menjalankan saja (Wawancara tanggal 21 September 2015)”.*

Berdasarkan informasi dari informan tersebut, pada umumnya bantuan-bantuan yang masuk biasanya adalah program-program yang telah ditetapkan langsung oleh BIL secara langsung. Peran pihak desa hanya sebatas pelaksanaan dan penyaluran pada tingkat masyarakat.

*Bidang pertanian*

Bidang pertanian adalah bidang paling terdampak dalam keberadaan BIL. Dampak pembangunan BIL terhadap masyarakat di tiga desa terdampak pada umumnya sangat rasional mengingat jumlah masyarakat yang menggantungkan hidupnya di sektor agraris cukup besar. Hal tersebut dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 1. Jumlah Responden bermata Pencaharian Sebagai Petani

No	Desa	Jumlah	Persentase %
1	Ketara	63	63 %
2	Tanak Awuk	68	68 %
3	Penunjak	61	61 %

Sumber : Data Primer

Dari data di atas, dapat disimpulkan bahwa mayoritas pekerjaan responden yang bergerak di sektor pertanian menyebabkan dampak-dampak pembangunan BIL banyak mempengaruhi bidang pertanian. Hal tersebut sebagaimana diungkapkan oleh S (48 tahun) berikut ini, :

*“Untuk sektor pertanian, saya tidak ada melihat dampak positif dalam kaitannya dengan keberadaan BIL, karena jumlah lahan yang dijadikan BIL, sebelumnya merupakan tempat masyarakat menggantungkan ekonomi mereka yang bercorak agraris, nah setelah tanah berubah menjadi BIL sektor tulang punggung agraris itu belum tergantikan, sebab tanah semakin sulit dan mahal, belum lagi dengan adanya BIL harga tanah menjadi tinggi dan sebagian masyarakat menjual tanah kembali sehingga sektor pertanian jika dilihat dari ketersediaan lahan semakin kecil dan masyarakat tentu semakin sulit untuk menopang ekonomi keluarganya (Wawancara tanggal 22 September 2015).*

Pernyataan informan tersebut menunjukkan bahwa proporsi antara daya serap tenaga kerja di sektor agrarian jauh lebih besar dibanding kondisi saat ini sejak ada BIL yang bergeser ke sektor jasa dan perdagangan. Tingginya harga tanah, dan munculnya kutub pertumbuhan ekonomi baru seperti pariwisata, memicu munculnya hotel-hotel, perumahan dan tempat usaha yang menggerus lahan pertanian. Sedangkan peluang untuk masuk di sektor non-agraris cukup sulit.

#### *Bidang Industri, Perdagangan, dan Jasa*

Diantara tiga desa, keberadaan sektor industri khususnya industri skala kecil berada di Desa Penunjak, yakni melalui pengolahan produk olahan gerabah. Namun

demikian sejak adanya BIL, industri tersebut tidak banyak terpengaruh. Hal tersebut sebagaimana diungkapkan oleh DZ (55 tahun), yang merupakan tokoh masyarakat di Desa Penunjak berikut.

*“Kalau saya dampak keberadaan BIL dengan perkembangan industri gerabah ini tidak terlihat, hal ini disebabkan industri gerabah ini telah ada sejak dulu, dan kami tidak banyak mendapat campurtangan berupa bantuan dari BIL, jadi ini murni usaha turun temurun kami Pada dasarnya BIL memiliki program pengembangan usaha, yakni melalui pemberian kredit usaha, namun belum banyak dimanfaatkan oleh masyarakat. Hal tersebut tidak terlepas dari kurangnya sosialisasi, kita sendiri tidak mengetahui bagaimana format dan mekanisme pengajuannya, namun demikian, masyarakat yang mengakses pinjaman tersebut biasanya mendaftar secara pribadi dengan memberikan rincian usaha yang dijalankan, namun tidak semua masyarakat mengetahui cara mengaksesnya.” (Wawancara tanggal 23 September 2015).*

Ungkapan informan tersebut menunjukkan minimnya dampak keberadaan BIL terhadap perkembangan industri kecil yang ada di dalam masyarakat. Sedangkan pada sektor perdagangan dan jasa relatif mengalami peningkatan. Pernyataan informan tersebut menunjukkan berapa dimensi yang harus diperbaiki dalam pola penyaluran bantuan. Diantaranya pola komunikasi antara para pihak, baik desa dengan pihak Angkasa Pura untuk diteruskan dari desa kepada warga masyarakat. Hal tersebut menunjukkan bahwa pola relasi yang terbangun antara aparat desa dan pihak Angkasa Pura yang terbangun secara sporadis, yakni sebatas ketika adanya kegiatan penyaluran Program CSR saja, dan ketika penyaluran selesai, tidak ada

hubungan dialogis yang terbangun diantara masing-masing pihak.

### **Respon Masyarakat Terhadap Program CSR Angkasa Pura**

Respon masyarakat terhadap CSR Angkasa Pura berbeda-beda. Perbedaan pemahaman tersebut terjadi karena tidak semua masyarakat memiliki pemahaman yang memadai tentang berbagai program CSR Angkasa Pura, dan sebaliknya usaha pensosialisasian menyikapi minimnya pemahaman masyarakat tersebut juga belum memadai. Hal tersebut sebagaimana ungkapan R (43 tahun) yang merupakan pedagang warga masyarakat Penunjak berikut, :

*“Saya termasuk warga yang memiliki tanah dan mendapatkan ganti rugi, dahulu dikatakan keluarga saya dapat bekerja di BIL, namun faktanya saya dan anggota keluarga tidak dapat bekerja bahkan hanya sekedar menjadi OB. Awalnya saya berjualan di dalam BIL, tapi sering diusir (ditertibkan Angkasa Pura). Sampai akhirnya sekarang saya memutuskan berjualan di luar BIL saja, karena saya usaha modal sendiri jadi tidak nyaman kalau diusir-usir”.*

(Wawancara Tanggal 23 September).

Pernyataan Informasn tersebut menunjukkan bentuk pemahaman masyarakat terhadap keberadaan BIL. Berbagai pengaturan yang diatur oleh korporasi seringkali dipahami sebagai bentuk pengingkaran terhadap komitmen BIL terhadap warga masyarakat sekitar. Sama halnya dengan pelaksanaan Program CSR BIL, tidak semua masyarakat paham dan mengetahui program tersebut. Kondisi tersebut tidak terlepas dari pola penyaluran CSR yang komunikasinya terbatas pada pihak desa secara sporadis saja, selain itu pemahaman

masyarakat terhadap Program CSR sebagai santunan dianggap tidak memadai. Hal tersebut sebagaimana diungkapkan oleh S (48 tahun) berikut ini, :

*“Kita biasanya kalau ada program CSR kita dikabari oleh Angkasa Pura, kita dikasi tau bentuk dan jumlahnya, serta mekanisme pemberiannya. Yang terkadang susah itu setiap program itu disesuaikan dengan pertimbangan Angkasa Pura, bukan kebutuhan masyarakat, misalnya pada saat ramdhan aka nada pembagian sembako untuk warga miskin, kadang kita setiap desa hanya mendapatkan 10-20 paket sembako, sedangkan warga yang membutuhkan jumlahnya lebih dari itu, jadi malah membuat masyarakat kita berfikiran buruk terhadap kita dan dipandang pilih kasih”* (Wawancara tanggal 23 September 2015).

Ungkapan informan tersebut menggambarkan pola-pola penyaluran CSR yang telah dilakukan oleh Angkasa Pura. Menurut ungkapan para informan segala bentuk bantuan tidak mengacu pada kebutuhan atau kondisi masyarakat kita, karena telah ditetapkan berdasarkan rencana startegis penyaluran CSR Angkasa Pura. Untuk itu yang harus diperbaiki adalah bentuk pola penyaluran dan pendekatan pengembangan komunitas yang lebih bersifat *Empowering by People* daripada *Empowering for People*.

Belum optimalnya pendekatan yang dilakukan BIL dalam penyaluran program CSR berdampak pada persepsi masyarakat tentang program CSR yang cenderung setengah hati karena tidak mengacu pada permasalahan yang diinisiasi oleh masyarakat itu sendiri. Selain itu, berbagai program pengembangan komunitas yang dilakukan seperti pelatihan dan pembimbingan dilakukan tanpa dukungan modal usaha langsung yang memungkinkan bagi

masyarakat yang dilatih dan dibina dapat menjalankan usaha secara berkelanjutan.

Kendati demikian, bukan berarti berbagai program yang dilaksanakan Angkasa Pura dalam kegiatan CSR tidak membawa manfaat. Namun paling tidak dalam perspektif masyarakat perlu adanya pola pendekatan baru yang lebih humanis dan benar-benar berlandaskan kebutuhan masyarakat itu sendiri. Selain itu, berbagai program CSR Angkasa Pura yang masuk melalui lembaga-lembaga seperti aparaturnya atau kelembagaan seperti serana pendidikan, sarana kesehatan dan sarana ibadah dan ditambah pola pensosialisasian dari lembaga tersebut kepada masyarakat yang tidak optimal berdampak pada pemahaman masyarakat tentang program CSR yang dilaksanakan.

Program yang paling dirasakan manfaatnya oleh masyarakat adalah berupa kegiatan bina lingkungan. Pembangunan kebutuhan dasar yang bersangkutan langsung dengan aktivitas keseharian masyarakat seperti pembangunan jalan dusun, sarana MCK, dan lain sebagainya dirasakan manfaatnya oleh masyarakat karena terdapat bukti fisik dan dirasakan manfaatnya dalam aktivitas keseharian. Namun secara ekonomi dan sosial, belum ada dampak yang massif terhadap perkembangan perekonomian, hal ini disebabkan program pemberian pinjaman modal usaha yang diberikan belum terakses oleh masyarakat secara umum.

Harapan masyarakat, kedepannya terdapat forum rutin yang memungkinkan untuk rembug antara warga desa di tiga desa terdampak, dengan pihak Angkasa Pura. Yang mana forum tersebut merupakan wahana bagi parapihak untuk dapat mensosialisasikan program bagi Angkasa Pura, sekaligus sarana bagi warga masyarakat

untuk menyampaikan aspirasi dan kebutuhan yang mereka perlukan.

## **PENUTUP**

Aksesibilitas, kesenjangan informasi, kesenjangan pembangun Jawa dan Luar Jawa masih menjadi problematika yang mengemuka di masyarakat Indonesia. Keberadaan Bandara Internasional Lombok Praya diharapkan mampu memangkas kesenjangan dan bias yang terjadi tanpa merusak kearifan lokal masyarakat setempat. Pembangunan Bandara ini tidak berdampak pada hubungan sosial dan budaya masyarakat setempat. Dampak lebih terasa dan mengemuka pada sektor non-agraris seperti perdagangan dan jasa, pariwisata, dan industri kreatif. PT Angkasa Pura telah memberikan kontribusi bagi masyarakat terdampak melalui program-program pemberdayaan ekonomi dan pemberian bantuan. Namun, secara ekonomi dan sosial, belum ada dampak yang massif terhadap perkembangan perekonomian, hal ini disebabkan program pemberian pinjaman modal usaha yang diberikan belum terakses oleh masyarakat secara umum. Harapannya, pihak PT Angkasa Pura dapat memberikan kontribusi lebih terhadap pengembangan ekonomi, sosial, dan budaya dengan pemanfaatan potensi-potensi lokal untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat terdampak.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Friedmann, John. (1992). *Empowerment: The Politics of Alternative Development* (Cambridge MA & Oxford UK: Blackwell).
- Lynda, Judson Hanifan. "The Rural School Community Center". *Annual of the*

- American Academy of Political and Social Science 67: 1916, 130-138
- Narwoko, Dwi dan Bagong, Suyanto, (peny). (2013). Sosiologi Teks Pengantar dan Terapan, Edisi Keempat, Cetakan Keenam, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Nasdian, Fredian Tonny. (2014). Pengembangan Masyarakat, Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Nasikun. (1989). Sistem Sosial Indonesia, Cetakan Keempat, Jakarta: CV. Rajawali.
- Soekanto, Soerjono. (2001). Sosiologi Suatu Pengantar, Edisi Keempat, Cetakan Ketigapuluh satu, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Sunarto, Kamanto (2000). Pengantar Sosiologi, Edisi Kedua, Jakarta: FE-UI.