

**STRATEGI PT. ANGKASA PURA I (PERSERO) DALAM
MENGHADAPI PENOLAKAN MASYARAKAT TERHADAP RENCANA
PEMBANGUNAN BANDARA INTERNASIONAL DI KECAMATAN
TEMON KABUPATEN KULON PROGO YOGYAKARTA
(STUDI PADA TIM PROYEK PERSIAPAN PEMBANGUNAN BANDARA
INTERNASIONAL YOGYAKARTA)**



SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora
Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta
Untuk Memenuhi Sebagian Syarat Memperoleh
Gelar Sarjana Strata Satu Sosial (S.Sos)

Disusun Oleh:

Yunita Purwandari

NIM. 11720012

**PROGRAM STUDI SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA**

2016

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama Mahasiswa : Yunita Purwandari
NIM : 11720012
Program Studi : Sosiologi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Humaniora

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi saya ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi, dan skripsi saya ini adalah hasil karya atau penelitian sendiri dan bukan hasil plagiasi dari hasil karya atau penelitian orang lain.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya, supaya dapat diketahui oleh anggota dosen penguji.

Yogyakarta, 25 Februari 2016

Yang menyatakan,



Yunita Purwandari
NIM. 11720012

NOTA DINAS PEMBIMBING

Hal : Skripsi
Kepada :
Yth. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora
UIN Sunan Kalijaga
Di Yogyakarta

Assalamualaikum Wr. Wb

Setelah membaca, memeriksa, mengarahkan dan mengadakan perbaikan seperlunya, maka selaku pembimbing saya menyatakan bahwa skripsi saudara:

Nama : Yunita Purwandari
NIM : 11720012
Program Studi : Sosiologi
Judul : Strategi PT. Angkasa Pura I (Persero) Dalam Menghadapi Penolakan Masyarakat Terhadap Rencana Pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta (Studi Pada Tim Proyek Persiapan Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta)

Telah dapat diajukan kepada Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta untuk memenuhi sebagian syarat memperoleh gelar sarjana strata satu Sosiologi.

Harapan saya semoga saudara tersebut segera dipanggil untuk mempertanggungjawabkan skripsinya dalam sidang munaqosah.

Demikian atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

Wassalamualaikum Wr. Wb

Yogyakarta, 25 Februari 2016


Dr. Phil. Ahmad-Norma Permata, S.Ag., M.A.

NIP. 19711207 200901 1003



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
Jl. Marsda Adisucipto Telp. (0274) 585300 Fax. (0274) 519571 Yogyakarta 55281

PENGESAHAN TUGAS AKHIR

Nomor : UIN.02/DSH/PP.00.9/84/2016

Tugas Akhir dengan judul : STRATEGI PT. ANGKASA PURA I (PERSERO) DALAM MENGHADAPI PENOLAKAN MASYARAKAT TERHADAP RENCANA PEMBANGUNAN BANDARA INTERNASIONAL DI KECAMATAN TEMON KABUPATEN KULON PROGO YOGYAKARTA (STUDI PADA TIM PROYEK PERSIAPAN PEMBANGUNAN BANDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA)

yang dipersiapkan dan disusun oleh:

Nama : YUNITA PURWANDARI
Nomor Induk Mahasiswa : 11720012
Telah diujikan pada : Kamis, 03 Maret 2016
Nilai ujian Tugas Akhir : A-

dinyatakan telah diterima oleh Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta

TIM UJIAN TUGAS AKHIR

Ketua Sidang

Ahmad Norma Permata, S.Ag., M.A.
NIP. 19711207 200901 1 003

Penguji I

Sulistyaningsih, S.Sos M.Si.
NIP. 19761224 200604 2 001

Penguji II

Achmad Zainal Arifin, M.A.
NIP. 19751118 200801 1 013

Yogyakarta, 03 Maret 2016
UIN Sunan Kalijaga
Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora
DEKAN



Dr. H. Kamsi, M.A.
NIP. 19570207 198703 1 003

MOTTO

“Pada kesusahan dan kebahagiaan itu terdapat peringatan tentang akibat dari segala sesuatu. Pada surga dan neraka itu terdapat peringatan tentang kehidupan dan kematian. Pada kemajuan dan keterbelakangan itu terdapat peringatan tentang maksud dan tujuan. Pada kebaikan dan kerusakan itu terdapat kesadaran nurani, serta pada kesalahan dan kebenaran itu terdapat kesadaran akal.”

“Kekekalan orang yang berilmu adalah karena ilmu-ilmunya. Kekekalan seorang filosof karena analisa-analisanya. Kekekalan seorang pemimpin karena kemenangan-kemenangan yang diraihnya. Kekekalan seorang nabi karena risalahnya. Dan kekekalan seorang pembaharu adalah karena para pendukungnya.”

(Dr. Musthafa as-Siba’i dalam bukunya Belajar dari Pengalaman: Sebuah Refleksi Agar Hidup Lebih Bernilai)

HALAMAN PERSEMBAHAN

Karya ini saya persembahkan kepada almamater tercinta

**PROGRAM STUDI SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA**

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kehadirat Allah SWT yang telah memberikan segala nikmat dan karuniaNya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan tugas akhir skripsi yang berjudul “Strategi PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam menghadapi penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta (studi pada Tim Proyek Persiapan Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta)”. Shalawat dan salam kepada junjungan Nabi Muhammad SAW, kepada keluarga dan para sahabatnya, serta kepada umatnya.

Penulisan skripsi ini diajukan guna memenuhi sebagian syarat memperoleh gelar sarjana strata satu Program Studi Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora, Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta. Penelitian ini masih mungkin mempunyai banyak kelemahan dan kekurangan. Oleh karena itu, terbukanya peluang kritik dan saran yang bersifat konstruktif untuk penyempurnaan penelitian ini lebih lanjut. Penulis menyadari bahwa selesainya skripsi ini tidak terlepas dari dukungan, bantuan, kritik dan saran dari berbagai pihak, dalam kesempatan ini dengan segala kerendahan hati dan rasa hormat penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. H. Kamsi, M.A selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora, UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta.
2. Ibu Sulistyaningsih, S.Sos., M.Si selaku Ketua Program Studi Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora, UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta.

3. Bapak Dr. Achmad Zainal Arifin, S.Ag., M.A., Ph.D selaku Dosen Pembimbing Akademik Program Studi Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora, UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta.
4. Bapak Dr. Phil. Ahmad-Norma Permata, S.Ag., M.A. selaku Dosen Pembimbing Skripsi. Terima kasih banyak atas bimbingan, arahan, koreksi, kritik dan saran hingga skripsi ini dapat terselesaikan.
5. Segenap Dosen Program Studi Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora, UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta. Terima kasih atas ilmu yang telah diberikan selama ini.
6. Bapak Sujiastono selaku Project Manager dan Bapak Ariyadi Subagyo selaku Humas Tim Persiapan Pembangunan Bandara Baru (P2B2), serta seluruh unit kerja Tim Persiapan Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta dari PT. Angkasa Pura I (Persero) telah bersedia meluangkan waktu dan memberikan informasi terkait dengan rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo.
7. Bapak Jarwo selaku Kepala Seksi Pembangunan dan Bapak Supriono Waluyo selaku Kepala Urusan Umum dan Aset, serta para aparat Desa Glagah.
8. Bapak Nasro Efendi selaku Kepala Desa dan Bapak Agus Bintoro selaku Kepala Seksi Pemerintahan, serta para aparat Desa Palihan.
9. Bapak Radi selaku Kepala Desa Sindutan dan para aparat Desa Sindutan.
10. Bapak Bambang Edi dan Bapak Murtaqil Humam selaku Kepala Desa, serta para aparat Desa Jangkar.

11. Bapak Slamet selaku Kepala Desa dan Bapak Singgih Murtoto selaku Kepala Seksi Pemerintahan, serta para aparat Desa Kebonrejo.
12. Bapak Martono selaku Ketua WTT (Wahana Tri Tunggal), Bapak Agus selaku Ketua Korlap Wilayah Glagah dan Bapak Hiramnto selaku Anggota WTT yang telah bersedia meluangkan waktu dan memberikan informasi terkait dengan penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo.
13. Bapak dan mamak tercinta, tersayang dan terkasih sepanjang kehidupan, yang telah memberikan kasih dan sayangnya, semangat dan dukungannya, serta waktu dan doa yang tidak pernah kunjung henti dipanjatkan.
14. Adik-adikku Abdul Fatah, Fitri Yuliana dan Dewi Maulana Azizah, serta keluarga besarku atas semangat dan doa yang telah diberikan.
15. Sahabat-sahabat Sosiologi'11. Kepada Beng Pramono yang telah bersedia meluangkan waktu dan membantu peneliti dalam memperoleh data lapangan di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta, memberikan saran dan kritik yang membangun, memberikan dukungan, semangat dan do'a kepada peneliti. Kepada Ida Mariyana, S.Sos., dan Ainun Karimah, S.Sos., yang telah bersedia meluangkan waktu menemani peneliti memperoleh data lapangan di Kantor Proyek Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta, memberikan dukungan, semangat dan do'a kepada peneliti. Kepada Khusni Hajar yang terus memberikan dukungan, semangat dan do'a kepada peneliti. Kepada Bang Abdul Karim yang telah bersedia meluangkan waktu untuk menemani mengurus surat izin penelitian

dan kepada keluarga besar Sosiologi'11 terima kasih atas yang baik dan yang terbaik untuk kita.

16. Sahabat dan keluarga besar dari BEM-J Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora, HMI Komisariat Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora dan UKM Kordiska (Korps Dakwah Islamiyyah Sunan Kalijaga) UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta atas semangat dan do'a yang selalu diberikan kepada peneliti.
17. Mbak Linda Evirianti, S.Th.I yang telah bersedia meluangkan waktu dan kesempatannya menemani peneliti untuk menggali data di lapangan pasca sidang skripsi dan terima kasih atas dukungan, semangat, saran dan do'a yang diberikan kepada peneliti dalam penyusunan skripsi ini.
18. Kak Ulyan Nazri Marwani, S.Pd.I., M.Pd.I yang telah bersedia meluangkan waktu untuk membaca hasil penelitian ini di tengah-tengah kesibukan di dunia akademik kampus, memberikan saran dan kritik yang membangun sebagai bahan evaluasi, bersedia menjadi editor dalam penyusunan skripsi ini dan memberikan semangat dan do'a kepada peneliti dalam penyusunan skripsi ini.
19. Kepada semua pihak yang ikut berjasa dalam penyusunan skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Yogyakarta, 25 Februari 2016

Penyusun

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
SURAT PERNYATAAN	ii
HALAMAN NOTA DINAS PEMBIMBING	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR BAGAN STRUKTUR	xv
ABSTRAK	xvi
BAB I	
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah.....	9
C. Tujuan penelitian	9
D. Manfaat Penelitian	10
1. Manfaat Secara Akademis	10
2. Manfaat Secara Praktis.....	10
E. Tinjauan Pustaka.....	11
F. Kerangka Teori	22
G. Metode Penelitian	34
1. Jenis Penelitian.....	34
2. Lokasi Penelitian.....	35
3. Teknik Pengumpulan Data.....	36
4. Metode Analisis Data.....	39
H. Sistematika Pembahasan.....	41

BAB II	GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	43
	A. Profil Tim Persiapan Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta	43
	1. Struktur Organisasi Proyek Persiapan Pembangunan Bandara Internasional	44
	2. Kedudukan, Fungsi dan Tugas Unit Kerja.....	44
	3. Tata Kerja Proyek Persiapan Pembangunan Bandara Internasional.....	48
	B. Profil 5 Desa Terdampak Pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta.....	49
	1. Profil Desa Glagah	49
	2. Profil Desa Palihan.....	56
	3. Profil Desa Sindutan	62
	4. Profil Desa Jangkar	67
	5. Profil Desa Kebonrejo.....	73
	C. Profil Informan	76
BAB III	RENCANA PEMBANGUNAN BANDARA INTERNASIONAL DI KECAMATAN TEMON KABUPATEN KULON PROGO YOGYAKARTA	81
	A. Rencana Pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta.....	81
	1. Maksud dan Tujuan Pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta.....	81
	2. Letak dan Luas Tanah Untuk Pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta	82
	3. Tahapan Pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta.....	84

B.	Penolakan Masyarakat Terhadap Rencana Pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta	106
1.	Bentuk-Bentuk Penolakan Masyarakat Terhadap Rencana Pembangunan Bandara Internasional	106
2.	Alasan Keberatan Masyarakat Terhadap Rencana Pembangunan Bandara Internasional.....	108
C.	Persepsi Angkasa Pura I Terhadap Penolakan Masyarakat di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta.....	115
D.	Strategi PT. Angkasa Pura I (Persero) Dalam Merespon Penolakan Masyarakat Terhadap Rencana Pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo	120
BAB IV	PT. ANGKASA PURA I (PERSERO) DALAM ORGANISASI PEMBELAJAR	129
BAB V	PENUTUP	142
A.	Kesimpulan	142
B.	Saran	144
	DAFTAR PUSTAKA	146
	LAMPIRAN-LAMPIRAN	153

DAFTAR TABEL

Tabel 1:	Data Pergerakan Penumpang, Pesawat dan Cargo 2009-2012 (Domestik dan Internasional)	4
Tabel 2:	Daftar Penumpang Domestik	5
Tabel 3:	Daftar Penumpang Internasional	5
Tabel 4:	Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin di Desa Glagah	50
Tabel 5:	Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Pekerjaan di Desa Glagah	54
Tabel 6:	Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin di Desa Palihan	57
Tabel 7:	Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Pekerjaan di Desa Palihan	59
Tabel 8:	Luas Tanah Berdasarkan Jenis Tanah di Desa Sindutan	62
Tabel 9:	Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin di Desa Sindutan	63
Tabel 10:	Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Pekerjaan di Desa Sindutan	66
Tabel 11:	Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin di Desa Kebonrejo	73
Tabel 12:	Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Pekerjaan di Desa Kebonrejo.	75
Tabel 13:	Luas Tanah Untuk Pembangunan Bandara Baru Yogyakarta	83

DAFTAR BAGAN STRUKTUR

Bagan Struktur 1: Struktur Organisasi Proyek Persiapan Pembangunan Bandar Udara Internasional	44
--	----



ABSTRAK

Rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta merupakan kebijakan PT. Angkasa Pura I (Persero) sesuai dengan dengan *Memorandum of Understanding* (MoU) Pemerintah Daerah (Pemda) DIY dan PT. Angkasa Pura I (Persero) di Kabupaten Kulonprogo. Rencana pembangunan Bandara Internasional dilatarbelakangi oleh kondisi Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta yang mengalami *crowded* dan tidak representatif digunakan sebagai bandara dan Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo merupakan lokasi yang representatif, strategis dan memadai untuk pemindahan bandara. PT. Angkasa Pura I (Persero) terus melakukan upaya untuk merealisasikan rencana pembangunan Bandara Internasional tersebut, namun dalam perjalanan proses pembangunan tersebut terdapat beberapa kendala, salah satu diantaranya adalah penolakan yang dilakukan oleh masyarakat yang tergabung dalam Wahana Tri Tunggal (WTT).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional dan strategi PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam menghadapi penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional yang mencakup tiga hal yaitu manajemen, kepemimpinan dan budaya organisasi. Penelitian ini menggunakan teori organisasi pembelajar yang digagas oleh Peter M. Senge. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan spesifikasi penelitian deskriptif analitis. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan observasi, wawancara, literatur, telaah dokumen dan telaah media massa dengan metode analisis data yang digagas oleh Miles dan Huberman yaitu reduksi data, penyajian data dan kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional terbagi menjadi dua yaitu penolakan bersyarat dan penolakan tidak bersyarat. Masyarakat melakukan penolakan dengan orasi damai, aksi demonstrasi dan pemasangan spanduk, papan, *tampah* yang bertuliskan kritikan dan ancaman kepada Pemerintah Kabupaten (Pemkab) Kulon Progo maupun kepada Angkasa Pura I. Strategi PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam menghadapi penolakan masyarakat yaitu memitigasi potensi-potensi resiko dan permasalahan dalam rencana pembangunan Bandara Internasional, salah satunya adalah penolakan warga dan alasannya, menyiapkan materi sosialisasi rencana pembangunan bandara baru, melakukan pertemuan dengan tokoh-tokoh masyarakat maupun warga masyarakat umum yang membutuhkan informasi terkait rencana pembangunan Bandara Internasional, mengajak media untuk melakukan studi banding pembangunan bandara baru di Ketaping Sumatera Barat yang memiliki proses pembangunan bandara hampir sama dengan rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo, melakukan program talkshow di televisi dan melakukan program CSR (*Corporate Social Responsibility*).

Kata kunci : Strategi, Penolakan Masyarakat, Rencana Pembangunan Bandara Internasional

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan merupakan suatu proses perubahan di segala bidang kehidupan yang dalam pelaksanaannya dilakukan dengan sengaja. Proses pembangunan ini bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat baik secara material maupun spiritual.¹ Suatu proses pembangunan memerlukan adanya perencanaan serta pencapaian secara bertahap untuk mencapai hasil maksimal.² Salah satu untuk mensukseskan proses pembangunan adalah diperlukan adanya partisipasi dari masyarakat³ dan pelaksanaannya harus tetap memperhatikan norma-norma, serta nilai-nilai tertentu dalam masyarakat.⁴

Pembangunan yang dilaksanakan oleh pemerintah pada umumnya adalah pembangunan infrastruktur.⁵ Kebutuhan mengenai infrastruktur harus

¹Soerjono Soekanto, *Sosiologi Suatu Pengantar*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007), hlm. 358.

Peningkatan taraf hidup masyarakat mencakup suatu perangkat cita-cita yang meliputi hal-hal sebagai berikut, yaitu: *Pertama*, pembangunan harus bersifat rasionalitas. *Kedua*, adanya rencana pembangunan dan proses pembangunan. *Ketiga*, peningkatan produktivitas. *Keempat*, peningkatan standar kehidupan. *Kelima*, kedudukan, peranan dan kesempatan yang sederajat dan sama dibidang politik, sosial, ekonomi dan hukum. *Keenam*, pengembangan lembaga-lembaga sosial dan sikap-sikap dalam masyarakat. *Ketujuh*, konsolidasi nasional. *Kedelapan*, kemerdekaan nasional. (hlm. 358-359).

²Emil Salim, *Pembangunan Berwawasan Lingkungan*, (Jakarta: LP3ES, 1986), hlm. 3.

³B.S. Muljana, *Perencanaan Pembangunan Nasional: Proses Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional Dengan Fokus Repelita V*, (Jakarta: Center for Policy and Implementation Studies (CPIS), 1995), hlm. 3.

⁴Paulus Hariyono, *Perencanaan Pembangunan Kota dan Perubahan Paradigma*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010), hlm. 25.

⁵Infrastruktur atau prasarana yaitu bangunan fisik ataupun lembaga yang mempunyai fungsi esensial sebagai pembuka peluang dan pendukung kegiatan-kegiatan produksi, logistik dan

mendapatkan perhatian utama dari pemerintah.⁶ Meskipun infrastruktur yang disediakan oleh pemerintah sudah mengalami kemajuan, namun diperlukan adanya tindakan lebih dari pemerintah untuk meningkatkan infrastruktur tersebut. Hal ini bertujuan untuk mengimbangi meningkatnya arus barang dan orang.⁷

Meningkatnya arus barang sebagai pendukung kegiatan perekonomian daerah dan meningkatnya arus orang sebagai bentuk mobilitas yang dilakukan oleh seseorang. Mobilitas yang dilakukan oleh seseorang didorong oleh beberapa faktor diantaranya adalah pekerjaan, pendidikan, iklim daerah yang lebih baik, perumahan yang memadai, kondisi sarana dan prasarana yang mendukung, serta daya tarik aktivitas wisata di daerah tujuan.⁸ Mobilitas yang dilakukan tidak cukup dengan menggunakan pelayanan moda transportasi laut dan moda transportasi darat, namun juga memerlukan moda transportasi udara. Moda transportasi udara merupakan alat transportasi yang digunakan untuk berpergian dalam jarak dekat ataupun jarak jauh yang tidak memerlukan waktu yang lama untuk

pemasaran barang dan jasa serta kegiatan-kegiatan lain dalam bidang ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan. Lihat B.S. Muljana, *Perencanaan Pembangunan Nasional: Proses Penyusunan Rencana Pembangunan nasional dengan Fokus Repelita V*, (Jakarta: Center for Policy and Implementation Studies (CPIS), 1995), hlm. 3.

⁶Arief Ramelan Karseno dan Arti Adjie, *Kebijakan Ekonomi dan Pembangunan Kelembagaan di Indonesia*, (Yogyakarta: Unit Penerbit dan Percetakan AMP YKPN), hlm. 74.

⁷B.S. Muljana, *Perencanaan Pembangunan Nasional: Proses Penyusunan Rencana Pembangunan nasional dengan Fokus Repelita V*, (Jakarta: Center for Policy and Implementation Studies (CPIS), 1995), hlm. 194-195.

⁸Opan S. Suwartapradja, *Dampak Pembangunan Terhadap Kependudukan (Studi Tentang Mobilitas Eksternal Pada Pembangunan Bendungan di Jawa Barat)*. Makalah Universitas Padjajaran, Bandung, 2007.

Makalah disampaikan pada sosialisasi pembangunan Waduk Jatigede Disbudpar Jawa Barat. Opan S. Suwartapradja adalah staf pengajar Jurusan Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Padjajaran, peneliti PKK & SDM dan PPSDAL-LPPM-UNPAD.

mencapai tempat tujuan. Moda transportasi udara ini dilakukan dengan berpergian menggunakan pesawat terbang melalui bandara.

Bandara merupakan prasarana infrastruktur yang bertujuan untuk menunjang terselenggaranya proses kegiatan pemerintah yang terdiri dari berbagai banyak komponen dan sub komponen, mulai dari penyediaan sarana umum dan fasilitas bandara, daya tampung pesawat, panjang landasan sampai kepada persoalan yang bersifat teknis.⁹ Sebagai bentuk penyediaan jasa dan pemenuhan kebutuhan masyarakat terhadap transportasi udara, maka dibutuhkan adanya penataan secara terpadu dan tepat terhadap pembangunan bandara.

Indonesia memiliki 220 bandara dan hanya 25 bandara yang ditangani dengan profesional oleh PT. Angkasa Pura (Persero).¹⁰ PT. Angkasa Pura (Persero) merupakan perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sektor perhubungan yang bergerak dibidang pengelolaan dan pengusahaan jasa kebandarudaraan dan navigasi penerbangan.¹¹ PT. Angkasa Pura (Persero) terbagi menjadi dua yaitu PT. Angkasa Pura I (Persero) dan PT. Angkasa Pura II (Persero). Saat ini PT. Angkasa Pura I (Persero) mengelola

⁹Persoalan yang bersifat teknis seperti navigasi penerbangan, sistem keamanan penerbangan, SDM dan kelembagaan transportasi udara, regulasi dan sebagainya. Lihat Sustaining Partnership (Media Informasi Kerjasama Pemerintah dan Swasta), Potret Bandara di Indonesia edisi Oktober 2011, hlm. 2.

Pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot Time) Bandar Udara Pasal 1 juga dijelaskan mengenai pengertian dari bandar udara (bandara). Bandara yaitu kawasan di daratan dan/atau di perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

¹⁰Sustaining Partnership (Media Informasi Kerjasama Pemerintah dan Swasta), Potret Bandara di Indonesia edisi Oktober 2011, hlm. 12.

¹¹Laporan Tahunan 2012 PT. Angkasa Pura I (Persero), hlm. 54.

13 bandara¹², sedangkan PT. Angkasa Pura II mengelola 13 bandara¹³ dan diantara 26 bandara tersebut, salah satunya adalah Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta yang dikelola oleh PT. Angkasa Pura I (Persero).

Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta merupakan gerbang wisata terpenting bagi kawasan Yogyakarta, Solo dan Semarang. Pelayanannya mencakup wilayah DIY (Daerah Istimewa Yogyakarta), Jawa Tengah bagian selatan dan Jawa Timur bagian barat. Selain memiliki rute penerbangan ke berbagai destinasi regional dan nasional, juga memiliki rute penerbangan ke berbagai destinasi internasional. Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta telah menempatkan diri sebagai bandara tersibuk ke-3 di Pulau Jawa, setelah Bandara Soekarno-Hatta Jakarta dan Bandara Juanda Surabaya. Tercatat aktivitas penumpang di Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta sampai tahun 2013 mengalami peningkatan. Peningkatan jumlah penumpang dari tahun 2009 – 2013 secara rinci dapat dilihat pada tabel berikut ini:¹⁴

Tabel 1: Data Pergerakan Penumpang, Pesawat dan Cargo 2009-2013 (Domestik dan Internasional)

NO	TAHUN	PAX		CARGO		AIRCRAFT	
		DTG	BRGKT	DTG	BRGKT	DTG	BRGKT
1	2009	1.682.338	1.623.382	4.008.616	7.204.353	13.325	13.323
2	2010	1.831.209	1.808.744	4.752.110	7.567.368	14.216	14.213
3	2011	2.135.839	2.101.006	4.873.078	7.977.404	16.065	16.026

¹²<http://www.angkasapura1.co.id/cabang/kantor-pusat-pt-angkasa-pura-1-persero>

¹³<http://www.angkasapura2.co.id/id/bisnis/bandara>

¹⁴Ujang Rusli Suherli, *Peran Humas dalam Mengelola Konflik (Studi Deskriptif Kualitatif Rencana Pembangunan Bandara Internasional Di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Periode April – Oktober 2014)*. Skripsi Jurusan Ilmu Komunikasi Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora UIN Sunan Kalijaga, Yogyakarta, 2015, hlm. 2-3.

4	2012	2.489.139	2.456.307	4.975.391	9.484.186	18.383	18.382
5	2013	2.903.915	2.853.645	5.242.951	9.305.013	21.090	21.095
TOTAL		11.042.440	10.843.084	23.852.146	41.538.324	83.079	83.039
TOTAL KESELURUHAN		21.885.524		65.390.470		166.118	

Sumber: *General Affair and Communication* PT. Angkasa Pura I
(Persero) Yogyakarta

Tabel 2: Data Penumpang Domestik

DOMESTIK	TAHUN			
	2011	2012	2013	2014 (ESTIMASI)
DATANG	2.026.922	2.376.546	2.737.225	3.152.642
BERANGKAT	2.000.733	2.356.776	2.706.941	3.109.132

Sumber: *General Affair and Communication* PT. Angkasa Pura I
(Persero) Yogyakarta

Tabel 3: Data Penumpang Internasional

INTERNASIONAL	TAHUN			
	2011	2012	2013	2014 (ESTIMASI)
DATANG	108.917	112.593	166.690	246.778
BERANGKAT	100.273	99.532	146.704	216.232

Sumber: *General Affair and Communication* PT. Angkasa Pura I
(Persero) Yogyakarta

Jumlah penumpang mengalami peningkatan di Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta diantaranya disebabkan oleh semakin meningkatnya mobilitas masyarakat dan berkembangnya sektor pariwisata yang menjadi daya tarik bagi wisatawan domestik maupun mancanegara. Padahal kapasitas Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta hanya mampu

melayani 1,2 juta penumpang per tahun.¹⁵ Hal ini berakibat pada meningkatnya frekuensi penerbangan dan arus penumpang yang dapat dikatakan sudah mengalami *overload*. Sementara, sekarang ini pelayanan bandara kondisinya sudah sangat padat.¹⁶

Kebutuhan utama selain dari segi pelayanan adalah ketersediannya lintasan pesawat terbang. Panjang landasan pacu (*runway*) di Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta memiliki panjang 2.200 meter. Panjang landasan tersebut menjadikan sulit untuk menjadi landasan pesawat berbadan besar.¹⁷ Sementara untuk memperpanjang landasan pacu (*runway*) sudah tidak mungkin. *Pertama*, bagian barat maupun bagian timur sangat padat pemukiman penduduk. *Kedua*, adanya jembatan layang janti dan sungai di sisi barat serta Gunung Boko (Bukit Boko) di sisi timur yang merupakan prasasti sejarah¹⁸. *Ketiga*, adanya *overlapping* antara penerbangan sipil dan militer yaitu koridor penerbangan sipil tumpang tindih dengan kawasan *training* Angkatan Udara.¹⁹

Kondisi Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta yang mengalami *crowded* dan tidak representatif digunakan sebagai bandar udara, maka PT. Angkasa Pura I (Persero) mengambil sebuah kebijakan yaitu

¹⁵<http://adisutjipto-airport.co.id/detail/berita/kian-deras-arus-penumpang-di-bandara-adisutjipto>

¹⁶<http://uty.ac.id/2013/12/teknik-sipil-uty-seminarkan-bandara-kulonprogo/>

¹⁷Tri Nugrahani Novita Sari, *Relokasi Bandara Adisutjipto Yogyakarta: Implikasi dan Rekomendasi Bagi Pembangunan Daerah*. Makalah Kebijakan dan Manajemen Transportasi Publik Jurusan Manajemen dan Kebijakan Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 2012, hlm. 1.

¹⁸Koran Kedaulatan Rakyat edisi 12 November 2013.

¹⁹Tri Nugrahani Novita Sari, *Relokasi Bandara Adisutjipto Yogyakarta: Implikasi dan Rekomendasi Bagi Pembangunan Daerah*. Makalah Kebijakan dan Manajemen Transportasi Publik Jurusan Manajemen dan Kebijakan Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 2012, hlm. 1.

pemindahan lokasi bandara ke lokasi yang lebih representatif, strategis dan memadai.²⁰ Hal ini bertujuan untuk mendukung pertumbuhan penerbangan di masa yang akan datang. Pada tahun 2012 PT. Angkasa Pura I (Persero) bersama dengan Pusat Studi Transportasi dan Logistik (Pustral) Universitas Gadjah Mada melakukan studi kelayakan (*Feasibility Studies*). Hasil studi kelayakan tersebut, maka dipilih Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo sebagai lokasi yang tepat digunakan sebagai lokasi pemindahan bandara.²¹

Rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo sesuai dengan *Memorandum of Understanding* (MoU) Pemerintah Daerah (Pemda) DIY dan PT. Angkasa Pura I (Persero) di Kabupaten Kulonprogo Yogyakarta. Pada tahun 2011 PT. Angkasa Pura (Persero) telah menandatangani MoU dengan GVK Airport Developer PVT Ltd. dari India. Pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo termasuk program PPP *Project Book* Bappenas 2010 – 2014 artinya pembangunan bandara membuka peluang investor swasta maupun asing untuk turut bersama dalam pengelolaan bandara.²²

Rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulonprogo yang diprakarsai oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) telah memperoleh perizinan dari Pemerintah Pusat melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dengan diterbitkannya IPL (Izin Penunjukan

²⁰<http://bandaraonline.com/airport/profil-bandara-internasional-adisutjipto-yogyakarta>

²¹Koran Harian Jogja edisi 24 Desember 2013.

²²Sustaining Partnership (Media Informasi Kerjasama Pemerintah dan Swasta), Potret Bandara di Indonesia edisi Oktober 2011, hlm. 19.

Lokasi) pada 11 November 2013 dengan No. 1164/2013 tentang Penunjukan Lokasi Bandara Kulon Progo Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY).²³ Sampai sekarang, PT. Angkasa Pura I (Persero) terus melakukan upaya untuk merealisasikan rencana pembangunan Bandara Internasional tersebut, namun dalam perjalanan proses pembangunan tersebut terdapat beberapa kendala, salah satu diantaranya adalah penolakan yang dilakukan oleh masyarakat yang tergabung dalam Wahana Tri Tunggal (WTT) yang terjadi sejak tahun 2012.²⁴

Masyarakat melakukan penolakan terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional dengan beberapa alasan keberatan, salah satunya adalah warga tidak ingin menjual tanah milik mereka, karena tanah tersebut untuk tempat tinggal, tidak pernah kekeringan dan banjir, mencegah pemanasan global dan masih banyak hal lainnya yang akan dirugikan.²⁵ Masyarakat melakukan penolakan terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional dengan cara orasi damai,²⁶ aksi demonstrasi dan membuat serta memasang spanduk, poster dan papan yang bertuliskan ancaman dan kritikan yang ditunjukkan kepada Pemkab (Pemerintah Kabupaten) Kulon Progo dan PT. Angkasa Pura I (Persero).²⁷ Penolakan masyarakat menjadi tantangan bagi PT. Angkasa Pura I (Persero) untuk melanjutkan proyek

²³<http://bandaraonline.com/airport/izin-penetapan-lokasi-bandara-kulonprogo-akhirnya-turun>

²⁴Koran Harian Jogja edisi 24 Desember 2013.

²⁵Dokumen pertemuan Tim Kajian Keberatan dengan pihak yang berhak dalam rangka rencana pembangunan bandara baru di Daerah Istimewa Yogyakarta pada Kamis, 26 Maret 2015 di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta dan hasil wawancara dengan Bapak Ariyadi Subagyo selaku Humas Tim Persiapan Pembangunan Bandara Baru (P2B2) dari PT. Angkasa Pura I (Persero) pada Kamis, 23 April 2015.

²⁶Koran Tribun Jogja edisi 11 Desember 2014.

²⁷Koran Kedaulatan Rakyat edisi 22 November 2013.

yang telah direncanakan. Selanjutnya, bagaimana strategi yang dibangun oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) khususnya Tim Proyek Persiapan Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta dalam menghadapi penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta?

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Bagaimana penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta?
2. Bagaimana strategi PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam menghadapi penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah penelitian di atas, maka penelitian ini bertujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta.
2. Untuk mengetahui strategi PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam menghadapi penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan

Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta yang mencakup tiga hal yaitu manajemen, kepemimpinan dan budaya organisasi.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Secara Akademis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran ilmu pengetahuan bagi peneliti lain, menjadi bahan rujukan dan evaluasi khususnya dalam kajian ilmu sosial yang berkaitan dengan strategi PT. Angkasa Pura I (Persero) sebagai Perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dalam menghadapi penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional.
- b. Penelitian ini diharapkan dapat menambah dan memperdalam kajian keilmuan Sosiologi, khususnya mengenai Sosiologi Organisasi.

2. Manfaat Secara Praktis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi Tim Persiapan Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta dari PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam menghadapi konflik masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta.
- b. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan kepada pembaca tentang strategi PT. Angkasa Pura I (Persero)

dalam menghadapi penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta.

E. Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka bertujuan untuk memberikan informasi kepada pembaca tentang hasil-hasil penelitian sebelumnya yang berhubungan erat dengan penelitian yang dilakukan, menghubungkan penelitian dengan literatur-literatur yang ada dan mengisi celah-celah pada penelitian sebelumnya.²⁸

Pertama, *Sengketa Tanah: Suatu Bentuk Pertentangan Atas Pembebasan Tanah Rakyat Untuk Pembangunan (Studi Kasus: Pembebasan Tanah Untuk Pindahan Bandara Polonia Medan di Kuala Namu Deli Serdang)* oleh Tania Dora Warokka, Zulkifli dan Muba Simanihuruk.²⁹

Jenis penelitian ini merupakan penelitian deskriptif. Penelitian ini merupakan penelitian lapangan, karena adanya upaya dari peneliti untuk mengamati, memahami dan mengembangkan kesimpulan-kesimpulan mengenai gejala sosial dan fenomena yang tidak diprediksi sebelumnya. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah teknik wawancara mendalam terhadap *key informan*, penyebaran kuesioner dan pengumpulan data berupa dokumen-dokumen. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui

²⁸John W. Creswell, *Research Design Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2012), hlm. 40.

²⁹Tania Dora Warokka, Zulkifli, Muba Simanihuruk, *Sengketa Tanah: Suatu Bentuk Pertentangan Atas Pembebasan Tanah Rakyat Untuk Pembangunan (Studi Kasus: Pembebasan Tanah Untuk Pindahan Bandara Polonia Medan di Kuala Namu Deli Serdang)*. Jurnal Studi Pembangunan Universitas Sumatera Selatan, 2006.

mengenai proses pembebasan tanah dan reaksi dari masyarakat yang pro dan kontra terhadap proses pembebasan tanah.

Hasil dari penelitian ini bahwa proses pembebasan tanah terdiri dari beberapa proses utama yaitu pembentukan Tim Pembebasan Tanah, pemberian sosialisasi kepada masyarakat, pengukuran tanah, inventarisasi kepemilikan hingga pembayaran ganti rugi. Proses pembebasan tanah dilakukan dengan pengalihan kepemilikan dari tanah milik warga ke PT. Angkasa Pura II. Pembebasan tanah yang dilakukan sebagai rencana awal pembangunan Bandara Kuala Namu mencakup dua kecamatan yaitu Kecamatan Beringin dan Kecamatan Pantai Labu yang telah dilaksanakan sejak tahun 1997 dan sampai sekarang proses pembangunan Bandara Kuala Namu belum juga dimulai. Lokasi untuk pembangunan bandara sejak tahun 1998 sudah di pagar dan hanya menjadi lahan tidur, serta di beberapa tempat dimanfaatkan oleh masyarakat untuk menanam tanaman-tanaman palawija ataupun sayur-sayuran.

Proses pembebasan tanah untuk pembangunan Bandara Kuala Namu tidak menimbulkan intensitas konflik yang cukup tinggi, karena sebagian besar desa yang terkena dampak pembangunan bandara menyatakan menerima adanya pembebasan tanah untuk pembangunan bandara dan telah memperoleh ganti rugi atas tanah, bangunan dan tanaman, sementara masyarakat di Desa Pasar VI masih berlangsung konflik dengan pihak perkebunan. Pada kasus ini, konflik muncul diawali dengan tidak demokratisnya proses pembebasan tanah. Masyarakat Desa Pasar VI

mengadakan perjuangan untuk memperoleh kembali hak atas tanah dan tempat tinggalnya. Namun, pada kenyataannya organisasi mereka lemah dalam melakukan perjuangan-perjuangan kaum tani.

Kedua, *Problematika Hukum dan Pemberian Ganti Rugi Terhadap Pengadaan Tanah Bagi Pengembangan Landas Pacu Bandar Udara Ahmad Yani Semarang* oleh Sugiarto.³⁰ Metode pendekatan yang digunakan pada penelitian ini adalah metode yuridis empiris dengan spesifikasi penelitian deskriptif analitis. Jenis dan sumber data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh secara langsung melalui wawancara mendalam dan penyebaran angket kepada Pemerintah Kota Semarang dan jajaran yang berhubungan dengan proyek pengadaan tanah, pimpinan PT. Angkasa Pura I (Persero) dan warga masyarakat yang terkena proyek pengadaan tanah bagi pengembangan Bandar Udara Ahmad Yani Semarang, sedangkan data sekunder diperoleh dari bahan hukum primer dan hukum sekunder.

Pengadaan tanah untuk pengembangan Bandar Udara Ahmad Yani Semarang merupakan salah satu dari beberapa proyek yang dilakukan oleh pemerintah. Tanah untuk pengembangan Bandar Udara Ahmad Yani Semarang sebagian besar adalah tanah tambak yang merupakan mata pencaharian masyarakat sebagai pemilik tanah dan pemegang atas hak tanah. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pemberian ganti rugi

³⁰Sugiarto, *Problematika Hukum dan Pemberian Ganti Rugi Terhadap Pengadaan Tanah Bagi Pengembangan Landas Pacu Bandar Udara Ahmad Yani Semarang*. Tesis Program Studi Magister Kenotariatan Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro, Semarang, 2010.

terhadap pengadaan tanah bagi pengembangan landasan pacu Bandar Udara Ahmad Yani Semarang dan upaya hukum yang dilakukan oleh pemerintah Kota Semarang dalam mengatasi kendala-kendala terhadap pemberian ganti rugi.

Hasil dari penelitian ini bahwa pelaksanaan pemberian ganti rugi tetap memperhatikan prinsip menjunjung tinggi terhadap hak-hak atas tanah. Pembayaran ganti rugi kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah Kota Semarang melalui Panitia Pengadaan Tanah Kota Semarang secara langsung dan diberikan secara tunai. Upaya hukum yang dilakukan oleh pemerintah Kota Semarang dalam mengatasi kendala terhadap pemberian ganti rugi adalah melakukan mediasi atau pendekatan secara persuasif dengan mengikutsertakan tokoh masyarakat untuk mencapai kesepakatan mengenai ganti rugi, memberikan pemahaman dan pengertian kepada masyarakat melalui penyuluhan atau sosialisasi yang intensif, sehingga para pemilik atau pemegang hak atas tanah mengerti dan memahami bahwa tanah mempunyai fungsi sosial.

Ketiga, *Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Perpanjangan Landasan Pacu Bandara Sultan Mahmud Badaruddin (SMB) II Palembang* oleh Adi Noverdi.³¹ Penelitian ini dilakukan di Kecamatan Sukarame Kota Palembang. Metode pendekatan yang digunakan pada penelitian ini adalah menggunakan metode pendekatan yuridis empiris dengan spesifikasi

³¹Adi Noverdi, *Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Perpanjangan Landasan Pacu Bandara Sultan Mahmud Badaruddin (SMB) II Palembang*. Tesis Program Studi Magister Kenotariatan Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro, Semarang, 2010.

penelitian deskriptif analitis. Jenis dan sumber data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh secara langsung melalui wawancara kepada Pemerintah Kota Palembang dan masyarakat yang tanahnya terkena pembangunan perpanjangan landasan Bandara Sultan Mahmud Badaruddin (SMB) II di Palembang, sedangkan data sekunder diperoleh dari bahan hukum primer dan bahan hukum tersier. Metode untuk menentukan sampel dilakukan dengan menggunakan *non random sampling* dengan metode *purposive sampling*.

Pihak Bandara Sultan Mahmud Badaruddin (SMB) II Palembang melakukan perbaikan infrastruktur bandara dengan melakukan perpanjangan landasan pacu bandara. Faktor-faktor yang melatarbelakangi perpanjangan landasan pacu Bandara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin (SMB) II Palembang adalah perpanjangan landasan pacu merupakan program dari pemerintah, kebutuhan pelayanan penerbangan, bandara tersebut sudah bertaraf internasional dan Kota Palembang sebagai Embarkasi Haji. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pelaksanaan pengadaan tanah oleh panitia pengadaan tanah dalam pembangunan perpanjangan landasan pacu Bandara Sultan Mahmud Badaruddin (SMB) II Palembang, kendala-kendala yang ditimbulkan dalam pelaksanaan pembebasan tanah dan upaya penyelesaiannya.

Hasil dari penelitian ini bahwa proses pelaksanaan pengadaan tanah dapat dikatakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Pelaksanaan pengadaan tanah dilakukan oleh Panitia Pengadaan Tanah melalui beberapa

tahapan yaitu penetapan lokasi, penyuluhan (sosialisasi), penentuan batas lokasi dan inventarisasi, pengumuman hasil inventarisasi, musyawarah mengenai bentuk dan besarnya ganti kerugian, penetapan nilai ganti rugi, keberatan terhadap keputusan panitia, pelaksanaan pembayaran ganti rugi, pelepasan dan penyerahan hak atas tanah.

Kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan pembebasan tanah yaitu jalan umum yang masuk ke dalam koridor areal pembebasan lahan, bukti kepemilikan tanah berupa surat bukti kepemilikan tanah yang tidak di tangan atau telah hilang, sengketa kepemilikan tanah pada saat proses ganti rugi sedang berlangsung, masyarakat tidak menerima kesepakatan harga ganti rugi. Upaya untuk menyelesaikan kendala tersebut adalah memindahkan jalan umum, membuat surat kepemilikan tanah yang baru sesuai dengan prosedur yang berlaku, pendataan kepada masyarakat atas kepemilikan lahan dan uang ganti kerugian akan dititipkan ke Pengadilan Negeri.

Keempat, *Pembebasan Tanah untuk Pembangunan Bandara Internasional Minangkabau (BIM)* oleh Nessa Fajriana Farda.³² Jenis penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan yuridis empiris. Pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini adalah wawancara dan studi dokumentasi. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui mekanisme pembebasan tanah untuk

³²Nessa Fajriana Farda, *Pembebasan Tanah untuk Pembangunan Bandara Internasional Minangkabau (BIM)*. Skripsi Program Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Andalas, Padang, 2010.

pembangunan Bandara Internasional Minangkabau dan proses pemberian ganti kerugian dalam pembebasan tanah untuk pembangunan bandara.

Hasil dari penelitian ini bahwa mekanisme pembebasan tanah untuk pembangunan Bandara Internasional Minangkabau sesuai dengan proses pengadaan tanah yang berlaku untuk tanah milik adat dan mengacu kepada Permendagri No. 15 Tahun 1975 tentang Ketentuan-Ketentuan Mengenai Tata Cara Pembebasan Tanah dan Keputusan Presiden Nomor 55 Tahun 1993 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum. Berdasarkan hasil musyawarah, pemberian ganti kerugian terhadap tanah tetap diberikan kepada penguasa Ulayat Nagari Ketaping, sedangkan kepada anak Nagari Ketaping dengan cara “adat diisi limbago dituang” juga mendapat ganti kerugian atas tanah garapan, tanaman dan bangunan. Pemberiaan ganti kerugian berdasarkan nilai nyata dengan memperhatikan nilai jual obyek PBB terakhir untuk tanah yang bersangkutan.

Kelima, *Penyelesaian Sengketa Tanah Hak Ulayat di Kabupaten Nabire Provinsi Papua (Studi Kasus Sengketa Tanah Bandar Udara Nabire)* oleh Roland Amahorseya.³³ Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Nabire Provinsi Papua. Metode pendekatan yang digunakan pada penelitian ini adalah pendekatan yuridis empiris dengan spesifikasi penelitian deskriptif analitis. Jenis dan sumber data yang digunakan adalah data primer

³³Roland Amahorseya, *Penyelesaian Sengketa Tanah Hak Ulayat di Kabupaten Nabire Provinsi Papua (Studi Kasus Sengketa Tanah Bandar Udara Nabire)*. Tesis Program Studi Magister Kenotariatan Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro, Semarang, 2008.

dan data sekunder. Data primer diperoleh secara langsung melalui wawancara, sedangkan data sekunder diperoleh dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui latar belakang munculnya sengketa tanah hak ulayat di Kabupaten Nabire Provinsi Papua dan upaya yang dilakukan berhubungan dengan penyelesaian sengketa tanah.

Hasil dari penelitian ini bahwa latar belakang munculnya sengketa tanah hak ulayat di Kabupaten Nabire Provinsi Papua dipengaruhi oleh faktor ekonomi dan faktor sosial. Faktor ekonomi muncul disebabkan oleh harga tanah cenderung meningkat sejalan dengan pesatnya pembangunan dan tuntutan pemenuhan kebutuhan ekonomi masyarakat yang semakin meningkat, sedangkan faktor sosial muncul disebabkan oleh kecemburuan sosial yaitu tanah-tanah tersebut telah berdiri berbagai macam hak atas tanah, salah satunya hak milik perseorangan yang memberikan kewenangan kepada pemiliknya untuk mengalihkan tanah tersebut, termasuk melalui jual beli dan memberikan keuntungan secara materi.

Proses penyelesaian sengketa tanah dilakukan melalui musyawarah untuk memperoleh kesepakatan atas tuntutan masyarakat adat Suku Wate dan Suku Yeresiam. Tahapan dalam proses penyelesaian penyelesaian sengketa tanah terbagi menjadi dua yaitu tahap musyawarah dan tahap pelaksanaan hasil musyawarah. Pada tahap musyawarah antara masyarakat adat dengan pengelola Bandara Udara Nabire diperoleh hasil bahwa pembayaran ganti kerugian dilakukan dalam enam tahap pembayaran.

Hambatan atau kendala dalam penyelesaian sengketa tanah hak ulayat di Kabupaten Nabire dipengaruhi oleh dua faktor yaitu faktor internal yang terkait dengan temperamen, tingkat pendidikan, tingkat kedisiplinan ketidakjelasan batas tanah dan faktor eksternal yang terkait dengan munculnya pihak ketiga yang berasal dari suku-suku lain di luar para pihak yang bersengketa.

Keenam, *Pengadaan Tanah untuk Kegiatan Pembangunan Bandar Udara Tampapadang di Kecamatan Kalukku Kabupaten Mamuju (Studi di Kecamatan Kalukku Kabupaten Mamuju Provinsi Sulawesi Barat)* oleh Ratih Kumalasari.³⁴ Penelitian ini dilakukan di Kecamatan Kalukku Kabupaten Mamuju Provinsi Sulawesi Barat. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah metode penelitian hukum yaitu menggabungkan penelitian hukum yuridis normatif dan yuridis empiris dengan metode pendekatan Undang-Undang dan pendekatan kasus. Jenis dan sumber data yang digunakan adalah peraturan perundang-undangan, studi dokumen, kamus dan lain-lain.

Hasil dari penelitian ini bahwa proses pengadaan tanah belum sepenuhnya dapat berjalan dengan baik, karena masih terdapat kegiatan yang tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, seperti kegiatan inventarisasi dilaksanakan bukan oleh panitia pengadaan tanah, tidak terdapat pengumuman hasil inventarisasi, musyawarah

³⁴Ratih Kumalasari, *Pengadaan Tanah untuk Kegiatan Pembangunan Bandar Udara Tampapadang di Kecamatan Kalukku Kabupaten Mamuju (Studi di Kecamatan Kalukku Kabupaten Mamuju Provinsi Sulawesi Barat)*. Skripsi Jurusan Manajemen Program Diploma IV Pertanahan Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional (STPN), Yogyakarta, 2012.

dilakukan tidak saling mendengar, menerima dan memberi pendapat, serta pembayaran ganti kerugian dilaksanakan dengan tidak layak dan tidak adil. Permasalahan yang ditimbulkan oleh terhambatnya pelaksanaan kegiatan pengadaan tanah yaitu munculnya tuntutan ganti rugi dari masyarakat di atas lokasi Bandara Tampapadang yang sudah diterbitkan sertifikat hak pakainya. Pada tahap awal kegiatan kegiatan pengadaan tanah, Peran Kantor Pertanahan Kabupaten Mamuju sangat kurang dan dokumen-dokumen mengenai kegiatan pengadaan tanah yang tersimpan di Kantor Pertanahan Kabupaten Mamuju kurang lengkap.

Ketujuh, Tinjauan Tentang Pembebasan Tanah Untuk Keperluan Perluasan Bandara Adi Soemarmo di Kabupaten Boyolali oleh Nita Novita Sari.³⁵ Penelitian ini dilakukan di Desa Dibal dan Desa Gagaksipat Kabupaten Boyolali. Metode pendekatan yang digunakan pada penelitian ini adalah pendekatan yuridis sosiologis dengan jenis penelitian deskriptif. Sumber data diperoleh dari responden secara tertulis atau lisan, buku dan literatur lainnya. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pelaksanaan pembebasan tanah untuk keperluan perluasan Bandara Adi Soemarmo di Kabupaten Boyolali dan kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan mengenai pembebasan tanah.

Hasil dari penelitian ini bahwa pelaksanaan pemberian ganti rugi untuk pengadaan tanah tetap berpegang pada prinsip menjunjung tinggi

³⁵Nita Novita Sari, *Tinjauan Tentang Pembebasan Tanah Untuk Keperluan Perluasan Bandara Adi Soemarmo di Kabupaten Boyolali*. Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah, Surakarta, 2011.

penghormatan terhadap hak-hak atas tanah. Pembayaran ganti rugi dibayarkan oleh Pemerintah Kabupaten Boyolali melalui Panitia Pengadaan Tanah Kabupaten Boyolali secara langsung dan diberikan secara tunai kepada pemilik atau pemegang hak atas tanah. Upaya hukum yang dilakukan Pemerintah Kabupaten Boyolali dalam mengatasi kendala-kendala terhadap pemberian ganti rugi adalah adanya peran aktif dari instansi Pemerintah Kabupaten Boyolali yaitu melakukan mediasi atau pendekatan secara persuasif dengan mengikutsertakan tokoh masyarakat untuk mencapai kesepakatan mengenai ganti rugi, memberikan pemahaman dan pengertian melalui penyuluhan dan sosialisasi secara intensif kepada warga masyarakat pemilik atau pemegang hak atas tanah, sehingga para pemilik atau pemegang hak atas tanah mengerti dan memahami bahwa tanah memiliki fungsi sosial.

Berdasarkan hasil penelitian di atas, maka belum ada penelitian yang menyentuh wilayah kajian yang dilakukan oleh peneliti. Penelitian yang dilakukan adalah mengenai strategi PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam menghadapi penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta (studi pada Tim Proyek Persiapan Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta) yang mencakup tiga hal yaitu manajemen, kepemimpinan dan budaya organisasi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta

menimbulkan penolakan dari masyarakat yang terbagi menjadi dua yaitu penolakan bersyarat dan penolakan tidak bersyarat. Strategi PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam merespon alasan-alasan penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional yaitu memitigasi potensi-potensi resiko dan permasalahan dalam rencana pembangunan Bandara Internasional, salah satunya adalah penolakan warga dan alasannya, menyiapkan materi sosialisasi rencana pembangunan bandara baru di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo, melakukan pertemuan informal dengan tokoh-tokoh masyarakat dan masyarakat umum yang membutuhkan informasi terkait dengan rencana Pembangunan Bandara Internasional, mengajak media melakukan studi banding pembangunan bandara di Ketaping Sumatera Barat yang memiliki proses pembangunan bandara hampir sama dengan rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo, melakukan program talkshow di televisi lokal dan melakukan program *Corporate Sosial Responsibility (CSR)*.

F. Kerangka Teori

Teori merupakan kerangka intelektual yang digunakan untuk menjelaskan objek yang belum memiliki makna. Objek tersebut dipelajari dengan seksama untuk menghasilkan makna dan menghasilkan wujud yang baru.³⁶ Kenneth D. Bailey dalam bukunya *Methods of Social Research* menyebutkan bahwa teori digunakan sebagai upaya untuk menjelaskan

³⁶Satjipto Rahardjo, *Sosiologi Hukum: Esai-Esai Terpilih*, (Yogyakarta: Genta Publishing, 2010), hlm. 1.

gejala-gejala tertentu yang dapat diuji.³⁷ Teori berfungsi memahami konteks sosial lebih luas dan mendalam.³⁸

Peneliti menggunakan teori organisasi pembelajar (*learning organization*) yang digagas oleh Peter M. Senge sebagai analisis dari strategi PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam menghadapi penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta, karena Angkasa Pura I berhadapan langsung dengan persoalan yang kompleks. Oleh karena itu, diperlukan pembelajaran berhubungan dengan rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta.

Suatu organisasi dibentuk untuk mencapai tujuan tertentu. Oleh karena itu, keberhasilan suatu organisasi ditunjukkan oleh kemampuannya dalam mencapai tujuan tersebut dan keberhasilan dalam mencapai tujuan ditentukan oleh kinerja organisasi yang dipengaruhi oleh faktor internal maupun eksternal organisasi.³⁹ Pada hakikatnya organisasi sebagai sebuah

³⁷Uhar Suharsaputra, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Tindakan*, (Bandung: PT. Refika Aditama, 2012), hlm. 28.

³⁸Sugiyono, *Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Kombinasi (mixed methods)*, (Bandung: Alfabeta, 2013), hlm. 295.

³⁹Wibowo, *Budaya Organisasi: Sebuah Kebutuhan Untuk Meningkatkan Kinerja Jangka Panjang*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2011), hlm. 1.

Faktor internal organisasi di samping didukung oleh sumber daya yang diperlukan untuk mewujudkan kinerja organisasi, maka yang sangat besar peranannya adalah budaya organisasi yang dianut segenap sumber daya manusia dalam organisasi, sedangkan faktor eksternal adalah segala sesuatu yang berada di luar organisasi, namun mempunyai pengaruh besar terhadap organisasi dan budayanya. Kecenderungan global yang semakin kompetitif berpengaruh kuat pada budaya organisasi. Apabila kita tidak mampu merespon pengaruh global akan berdampak pada kesulitan organisasi. Demikian pula kecenderungan pertumbuhan demografis, sosial, ekonomi dan politik didalam negeri berpengaruh terhadap kinerja organisasi.

kelompok formal yang melaksanakan tugas dan fungsi melalui kinerja individu maupun kelompok, baik secara internal maupun eksternal.⁴⁰

Organisasi berskala besar, memberikan ilustrasi yang baik tentang model birokrasi yang diuraikan oleh Marx Weber dan Robert K. Merton. Model analisa Merton merupakan hasil perkembangan pengetahuannya yang menyeluruh tentang ahli-ahli teori klasik seperti Max Weber, William I. Thomas dan Emile Durkheim sebagai dasar bagi karyanya. Pengaruh Weber dapat dilihat dalam batasan Merton tentang birokrasi. Merton mengamati beberapa hal berikut di dalam organisasi birokrasi modern yaitu:⁴¹

- a) Birokrasi merupakan struktur sosial yang terorganisir secara rasional dan formal.
- b) Ia meliputi suatu pola kegiatan yang memiliki batas-batas yang jelas.
- c) Kegiatan-kegiatan tersebut secara ideal berhubungan dengan tujuan-tujuan organisasi.
- d) Jabatan-jabatan dalam organisasi diintegrasikan ke dalam keseluruhan struktur birokrasi.
- e) Status-status dalam birokrasi tersusun ke dalam susunan yang bersifat hirarkis.
- f) Berbagai kewajiban serta hak-hak di dalam birokrasi dibatasi oleh aturan-aturan yang terbatas serta terperinci.
- g) Otoritas pada jabatan, bukan pada orang.
- h) Hubungan-hubungan antara orang-orang dibatasi secara formal.

Merton tidak berhenti dengan deskripsi tentang struktur, namun membahas kepribadian sebagai produk organisasi struktural. Struktur birokratis memberikan tekanan terhadap individu, sehingga mereka menjadi

⁴⁰Alo Liliweri, *Sosiologi dan Komunikasi Organisasi*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2014), hlm. 48.

⁴¹Robert. K. Merton, *Social Theory and Social Structure, Revised and Enlarged*, (London: The Free Press of Glenocoe, 1957), hlm. 195-196. Lihat juga Margaret M. Poloma, *Sosiologi Kontemporer*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2010), hlm. 30-32.

“disiplin, bijaksana dan metodis”, namun tekanan tersebut terkadang mengarah kepada kepatuhan mengikuti peraturan secara berlebihan tanpa mempertimbangkan tujuan dan fungsi-fungsi aturan tersebut. Struktur birokratis dapat melahirkan tipe pribadi individu yang lebih mematuhi peraturan tertulis daripada semangat tujuan peraturan tersebut ditetapkan.⁴²

Semua organisasi belajar, namun beberapa organisasi tidak dapat belajar cukup cepat untuk bertahan. Organisasi yang tidak responsif dan adaptif terhadap perkembangan lingkungan, maka tidak akan dapat menguntungkan organisasi dalam menghadapi persaingan dunia yang semakin ketat. Organisasi dituntut untuk mengembangkan dan meningkatkan kemampuannya. Kemampuan organisasi untuk tetap dapat memperbaharui pengetahuannya yaitu melalui proses pembelajaran.⁴³ Hal ini bertujuan supaya manusia dapat menjalani proses pengembangan karakter yang mampu memberdayakan seluruh potensi yang dimiliki. Partisipasi aktif setiap anggota organisasi dalam proses pembelajaran akan merepresentasikan sebuah organisasi pembelajar.⁴⁴

Peter M. Senge mendefinisikan organisasi pembelajar sebagai organisasi di mana orang secara terus menerus memperluas kapasitas menciptakan hasil yang sungguh-sungguh mereka inginkan, pola berfikir dan ekspansif ditumbuhkan, aspirasi kolektif dibiarkan bebas dan orang

⁴²Margaret M. Poloma, *Sosiologi Kontemporer*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2010), hlm. 30-32.

⁴³Yeni Absah, *Pembelajaran Organisasi: Strategi Membangun Kekuatan Perguruan Tinggi*. Jurnal Fakultas Ekonomi Universitas Sumatera Utara, hlm. 33.

⁴⁴Sondang Yohanna L. Tobing dan Rachma Fitriati (PT. Bank Mandiri (Persero), Tbk., dan Ilmu Administrasi Niaga Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI), *Pengaruh Organisasi Pembelajar terhadap Kompetensi Pegawai Bank*. Bisnis dan Birokrasi, Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Januari-April 2009, hlm. 25-35.

secara terus menerus berupaya belajar bersama. Organisasi pembelajar menjadi mungkin karena jauh ke dalam kita semua memiliki sifat alamiah untuk belajar, namun selain hal tersebut adalah karena kecintaan kita dan kita semua adalah pembelajar.⁴⁵ Organisasi pembelajar merupakan suatu tempat di mana orang secara berkesinambungan menemukan cara menciptakan realitas dan mengubahnya. Inti dari organisasi pembelajar adalah sebagai berikut:

“Peralihan berfikir dari melihat diri mereka sebagai bagian terpisah dari dunia ke bentuk keterkaitan dunia, dari masalah disebabkan oleh seseorang atau sesuatu diluar sana menjadi melihat bagaimana tindakan kita sendiri menciptakan masalah seperti yang kita alami.”⁴⁶

Peter M. Senge menggambarkan organisasi pembelajar sebagai lima disiplin yang saling terkait dan menjadi pilar dalam membangun organisasi pembelajar yaitu sebagai berikut:

1. Berfikir sistem (*system thinking*)

Berfikir sistem⁴⁷ merupakan kerangka konseptual, suatu bagan pengetahuan dan alat yang dikembangkan untuk membuat seluruh

⁴⁵Peter M. Senge, *Disiplin Kelima: Seni dan Praktek dari Organisasi Pembelajar*, (Jakarta: Binarupa Aksara, 1996), hlm. 3-4.

⁴⁶*Ibid.*, hlm 12.

⁴⁷*Ibid.*, hlm 11-12.

Berfikir sistem merupakan disiplin kelima yaitu disiplin yang mengintegrasikan disiplin-disiplin, menggabungkannya menjadi suatu bangun teori yang koheren dan praktis. Hal ini mempertahannya dari berupa alat yang terpisah atau perubahan terbaru organisasi yang bersifat main-main. Tanpa suatu orientasi sistematis, tidak terdapat motivasi untuk meninjau bagaimana disiplin mempunyai keterkaitan. Dengan meningkatkan masing-masing disiplin lain, maka secara kontinu mengingatkan kita bahwa keseluruhan akan lebih besar dari jumlah bagian-bagian.

Contohnya, visi tanpa berfikir sistem akan menghentikan pengungkapan suatu gambar yang indah di masa datang tanpa pemahaman yang dalam atas tekanan-tekanan yang harus dikuasai untuk bergerak dari satu sisi ke sisi lain. Tanpa berfikir sistem, benih visi jatuh di tanah kurang tepat. Kalau pemikiran non sistematis menonjol, kondisi pertama untuk memelihara visi tidak dipenuhi; keyakinan yang alamiah yang bisa membuat visi kita nyata di masa datang.

Tetapi berfikir sistem juga membutuhkan kedisiplinan dalam berbagi visi, model mental, pembelajaran tim dan keahlian pribadi untuk mengetahui potensinya. Membangun visi bersama

pola terlihat jelas dan membantu untuk melihat bagaimana mengubah secara efektif.⁴⁸ Berfikir sistem memberikan penekanan kepada pola perubahan (*pattern of change*) terhadap cara pandang seseorang, bukan dengan cara berfikir statis melainkan cara berfikir yang dinamis dan sistematis. Berfikir sistem juga merupakan disiplin yang melihat fenomena secara keseluruhan, sehingga penekanannya akan lebih fokus pada kerangka berfikir yang saling berkaitan.⁴⁹

2. Keahlian pribadi (*personal mastery*)

Keahlian pribadi⁵⁰ merupakan suatu kedisiplinan dalam mengklarifikasikan secara kontinu dan memperdalam visi pribadi, memfokuskan energi atau mengembangkan kesabaran dan melihat realita secara obyektif.⁵¹ Seseorang yang memiliki keahlian pribadi yang tinggi akan terus memperluas kemampuannya untuk menciptakan hasil yang dicari. Ketika keahlian pribadi menjadi suatu disiplin dan menjadi suatu aktivitas yang diintegrasikan kepada kehidupan, maka hal tersebut membawa dua gerakan yaitu secara

membantu komitmen jangka panjang. Model mental memfokuskan yang membutuhkan penggalian kelemahan cara kita sekarang dalam melihat dunia. Pembelajaran tim mengembangkan keterampilan kelompok orang untuk mencari gambaran terbesar yang terletak di luar perspektif individu. Dan keahlian pribadi membantu motivasi pribadi untuk belajar secara kontinu bagaimana tindakan kita berakibat pada dunia kita.

⁴⁸*Ibid.*, hlm. 7.

⁴⁹Bambang Rantam Sariwanto, *Strategi Pemberdayaan SDM Aparatur Melalui Pendekatan Learning Organization (Studi Kasus Pada Kanwil Provinsi Banten)*, hlm. 50.

⁵⁰Caranya untuk mulai membentuk suatu rasa keahlian pribadi adalah mendekati sebagai suatu disiplin, sebagai rangkaian praktek dan prinsip yang harus diaplikasikan agar berguna. Sama seperti seseorang menjadi seorang artis yang ahli dengan latihan terus menerus, demikian pula prinsip berikut dan latihan memberi dasar untuk secara terus menerus mempeluas keahlian pribadi. Lihat Peter M. Senge, *Disiplin Kelima: Seni dan Praktek dari Organisasi Pembelajaran*, (Jakarta: Binarupa Aksara, 1996), hlm. 143.

⁵¹*Ibid.*, hlm. 7.

terus menerus memperjelas apa yang penting bagi kita dan terus menerus belajar bagaimana melihat realitas saat ini secara lebih jelas.⁵²

Seseorang dengan keahlian pribadi yang tinggi memiliki karakteristik dasar dan memiliki hidup untuk terus belajar yang berkelanjutan. Mereka memiliki suatu perasaan khusus akan tujuan yang terletak dibelakang visi dan tujuan mereka. Mereka telah belajar untuk mempersepsikan dan bekerja dengan kekuatan perubahan dibandingkan melawan kekuatan-kekuatan tersebut. Seseorang dengan keahlian pribadi yang tinggi lebih memiliki komitmen untuk melihat realita dengan lebih akurat⁵³, memiliki rasa ingin tahu yang tinggi, lebih berinisiatif dan memiliki rasa tanggung jawab di dalam pekerjaan mereka,⁵⁴ namun mereka tidak pernah mengorbankan keunikan mereka. Mereka merupakan bagian dari suatu proses kreatif yang dapat mereka pengaruhi, tetapi tidak dapat mengontrolnya secara unilateral.⁵⁵ Sebuah organisasi yang memiliki komitmen terhadap

⁵²*Ibid.*, hlm. 137.

Pertama, secara terus menerus memperjelas apa yang penting bagi kita. Kita sering kali menghabiskan terlalu banyak waktu mengatasi masalah-masalah sepanjang jalur kita sehingga kita lupa mengapa kita sampai berada pada jalur itu. Hasilnya adalah bahwa kita hanya memiliki pandangan samar-samar atau bahkan tidak akurat akan apa yang benar-benar penting bagi kita. *Kedua*, terus menerus belajar bagaimana melihat realitas saat ini dengan lebih jelas. Kita semua telah tahu orang terlibat dalam hubungan-hubungan yang tidak produktif, yang tetap tidak mengalami kemajuan karena mereka tetap berpura-pura bahwa segala sesuatunya baik-baik saja. Atau kita telah mengikuti pertemuan-pertemuan bisnis dimana setiap orang berkata, “Kita berada pada jalur relatif terhadap rencana kita”, namun suatu pengamatan jujur pada realitas saat ini akan menunjukkan sebaliknya, dalam bergerak menuju suatu tempat yang diinginkan adalah vital untuk tahu dimana Anda sekarang berada.

⁵³*Ibid.*, hlm. 138.

⁵⁴*Ibid.*, hlm. 139.

⁵⁵*Ibid.*, hlm. 138.

keahlian pribadi, maka secara terus menerus akan mendorong visi pribadi, komitmen dan kemauan untuk menghadapi dengan jujur.⁵⁶

3. Model mental (*mental models*)

Model mental merupakan asumsi-asumsi yang tertanam, umum (generalisasi) atau suatu gambaran dari bayangan atau dunia luar yang mempengaruhi terhadap keputusan pengambilan tindakan, sehingga membawanya ke tempat terbuka dan membuatnya bekerja secara maksimal untuk mewujudkan tujuan organisasi.⁵⁷ Model mental ditentukan tidak hanya bagaimana kita mengenal dunia, namun juga bagaimana kita mengambil tindakan.⁵⁸

Mengembangkan kemampuan organisasi untuk dapat bekerja dengan model mental yaitu diperlukan mempelajari keterampilan-keterampilan baru dan mengimplementasikan inovasi-inovasi institusional yang akan membantu membawa keterampilan ke dalam praktek yang reguler. Terdapat dua pendekatan untuk mengatur model mental yaitu mereka harus membawa asumsi-asumsi kunci mengenai isu-isu bisnis ke permukaan dan perusahaan harus mengembangkan keterampilan belajar tatap muka.⁵⁹ Organisasi belajar model mental

⁵⁶*Ibid.*, hlm. 170.

Banyak praktek-praktek yang paling kondusif untuk mengembangkan keahlian pribadi seseorang, mengembangkan suatu pandangan dunia yang lebih sistematis, belajar bagaimana merefleksikan asumsi-asumsi yang disimpan saja, mengekspresikan visi seseorang dan mendengarkan pada visi lainnya dan mempertanyakan bersama ke dalam berbagai pandangan orang mengenai realita saat ini, tertanam dalam disiplin untuk membangun organisasi pembelajar. Jadi dalam banyak cara, tindakan yang paling positif suatu organisasi memupuk keahlian pribadi adalah dengan membentuk semua lima disiplin belajar dalam suatu konser. (hlm. 171).

⁵⁷*Ibid.*, hlm. 8.

⁵⁸*Ibid.*, hlm. 173.

⁵⁹*Ibid.*, hlm. 184-185.

menjadi tidak terbatas, melainkan bebas dan mengalami perubahan. Jika organisasi menginginkan perubahan menjadi organisasi belajar, maka harus bisa mengatasi ketakutan-ketakutan untuk berpikir.

4. Visi bersama (*shared vision*)

Visi bersama merupakan gambaran mengenai masa depan bersama yang dibangun oleh seluruh orang dalam suatu organisasi berdasarkan visi pribadi. Visi pribadi merupakan gambaran yang dibawa oleh manusia di dalam fikiran dan hatinya. Suatu visi bersama akan membuat banyak orang-orang terikat didalamnya, karena hal tersebut mencerminkan visi pribadi mereka sendiri.⁶⁰

Visi bersama menjadi langkah pertama dalam membuat orang yang tidak percaya satu sama lain untuk memulai bekerja sama. Hal tersebut menciptakan suatu identitas umum, kenyataan, suatu perasaan

Pendekatan untuk mengatur model mental yaitu mereka harus membawa asumsi-asumsi kunci mengenai isu-isu bisnis ke permukaan. Tujuan ini, hal lebih dominan di Shell, vital bagi perusahaan manapun, karena model mental yang paling penting dalam organisasi manapun adalah dibagi bersama oleh para pembuat keputusan kunci. Model itu bila tidak diperiksa akan membatasi tindakan organisasi terhadap apa yang biasa dan nyaman. Sedangkan perusahaan harus mengembangkan keterampilan belajar tatap muka. Ini merupakan perhatian khusus di Hanover karena mereka ingin seluruh manajer di perusahaan itu menjadi terampil dengan model-model mental.

Kedua sisi disiplin, keterampilan bisnis dan isu-isu antar pribadi, penting. Pada satu sisi, para manajer secara inheren pragmatis (syukurlah). Mereka paling termotivasi untuk belajar dari apa yang mereka butuhkan untuk belajar dalam konteks bisnis mereka. Melatih mereka dalam model mental atau “menyeimbangkan pertanyaan dan pembelaan”, tanpa hubungan untuk menekan isu-isu bisnis, sering kali akan ditolak. Atau, hal tersebut akan mengarah pada orang memiliki keterampilan-keterampilan “akademis” yang tidak mereka pergunakan. Disisi lain, tanpa keterampilan-keterampilan antar pribadi, belajar masih fundamental adaptif, bukan generatif. Belajar generatif, dalam pengalaman saya mengharuskan manajer dengan keterampilan refleksi dan mempertanyakan, tidak hanya konsultan dan perencana. Hanya kemudian orang akan pada semua tingkat muncul ke permukaan dan menantang model mental mereka sebelum keadaan-keadaan eksternal terdoda untuk berfikir kembali.

Bertambah banyaknya perusahaan yang mengadopsi mereka, kedua aspek dari model mental ini akan menjadi semakin terintegrasi. Sementara itu, berdasarkan pada pengalaman Shell, Hanover dan perusahaan-perusahaan lain, kita dapat memulai menjalin jadi satu elemen-elemen dari sebuah disiplin yang mulai muncul.

⁶⁰*Ibid.*, hlm. 205.

bersama mengenai tujuan, visi dan nilai yang bekerja dalam organisasi. Visi bersama memaksa keberanian seseorang untuk melakukan tindakan dalam mengejar sebuah tujuan.⁶¹

Suatu visi bersama bukan merupakan sebuah ide, melainkan suatu daya dalam hati setiap insan yang terlahir dari kekuatan yang mengagumkan. Visi bersama dapat diinspirasi oleh suatu ide yang mendapatkan dukungan lebih dari satu orang. Jika memperoleh dukungan lebih dari satu orang, maka ide tersebut bukan lagi merupakan suatu abstraksi.⁶² Membangun visi bersama merupakan satu bagian dari sebuah aktifitas yang lebih besar yaitu mengembangkan ide yang berperan bagi perusahaan, visi, tujuan atau misi dan nilai-nilai inti. Ide-ide yang berperan ini menjawab tiga pertanyaan kritis yaitu apa, mengapa dan bagaimana.⁶³

“Pertama, visi adalah “apa”-nya gambaran masa depan yang kita coba untuk ciptakan.

Kedua, tujuan (atau “misi”) adalah “mengapa”-nya, jawaban dari organisasi terhadap pertanyaan, “mengapa kita ada?” Organisasi besar memiliki suatu tujuan yang lebih luas yang turun menyediakan kebutuhan dari pemegang saham dan karyawannya. Mereka mencari cara untuk menyumbang kepada dunia dalam cara yang unik, untuk menambah suatu sumber nilai yang membedakan.

Ketiga, nilai-nilai inti menjawab pertanyaan “bagaimana kita bisa bertindak, konsisten dengan misi kita, sepanjang jalan menuju pencapaian visi kita?” Nilai-nilai perusahaan mungkin mengikutkan integritas, keterbukaan, kejujuran, kebebasan, kesempatan yang sama, ramping, keuntungan atau loyalitas. Mereka menggambarkan bagaimana perusahaan menginginkan

⁶¹*Ibid.*, hlm. 207.

⁶²*Ibid.*, hlm. 204-205.

⁶³*Ibid.*, hlm. 223.

kehidupan menjadi bersandarkan pada suatu dasar dari hari ke hari, sementara mengejar visi.”⁶⁴

Pada tingkat paling sederhana, visi bersama merupakan jawaban dari “apa yang ingin kita ciptakan?”.⁶⁵ Visi dapat tersebar karena suatu proses yang saling menguatkan dan selanjutnya meningkatkan kejelasan, antusiasme, komunikasi dan komitmen. Semakin orang berbicara, visinya semakin menjadi lebih jelas dan tumbuhlah antusiasme akan keuntungan-keuntungan. Salah satu keinginan yang mendasari visi bersama adalah keinginan untuk bisa terhubung dengan tujuan yang lebih besar.⁶⁶

Visi bersama menjadi vital dalam organisasi pembelajar, karena sifatnya yang memberikan fokus dan energi untuk belajar kepada setiap anggota organisasi. Kita tidak akan dapat memiliki sebuah organisasi pembelajar tanpa visi bersama terhadap gaya tarikan ke arah tujuan tertentu yang ingin dicapai dan kekuatan-kekuatan yang mendukung.

5. Pembelajaran tim (*team learning*)

Pembelajaran tim merupakan suatu proses menyelaraskan dan mengembangkan kapasitas sebuah tim untuk mencapai hasil yang diinginkan. Pembelajaran tim dibangun di atas disiplin dari

⁶⁴*Ibid.*, hlm. 223-224.

⁶⁵*Ibid.*, hlm. 205.

Sekali orang berhenti menanyakan “Apa yang kita benar-benar ingin ciptakan?” dan mulai menganut “visi resmi”, maka kualitas dari pembicaraan yang berlangsung dan kualitas dari hubungan yang terbina melalui pembicaraan tersebut mulai terkikis. (hlm. 230).

⁶⁶*Ibid.*, hlm. 227-230.

mengembangkan visi bersama dan penguasaan pribadi.⁶⁷ Di sebuah organisasi, pembelajaran tim memiliki tiga dimensi kritis yaitu ada kebutuhan untuk berfikir penuh dan serius dengan menggunakan wawasan untuk mengatasi masalah, ada kebutuhan untuk melakukan tindakan yang inovatif dan terkoordinasi dan ada peranan dari anggota tim kepada tim yang lainnya.⁶⁸ Pembelajaran tim merupakan suatu disiplin kolektif yang memerlukan penguasaan praktek melalui dialog dan diskusi.⁶⁹ Pembelajaran tim juga melibatkan cara belajar untuk menghadapi secara kreatif kekuatan besar dalam tim kerja yang menantang dialog dan diskusi produktif.⁷⁰

⁶⁷*Ibid.*, hlm. 235.

⁶⁸*Ibid.*, hlm. 236.

Pertama, ada kebutuhan untuk berfikir dengan penuh wawasan masalah kompleks. Disini, tim harus belajar bagaimana menyuling potensi bagi pemikiran dari banyak orang untuk menjadi lebih unggul daripada pemikiran dari satu orang. Sementara adalah lebih mudah untuk mengatakannya, ada kekuatan besar yang bekerja dalam organisasi yang cenderung membuat intelegensi tim lebih kecil dari, bukannya lebih besar dari, intelegensi individual dari anggota tim. Banyak dari kekuatan ini berada dalam kontrol langsung dari anggota tim. *Kedua*, ada kebutuhan akan tindakan yang inovatif dan terkoordinasi. Tim yang terkemuka dalam organisasi menciptakan jenis hubungan yang sama, suatu “kepercayaan operasional”, di mana masing-masing anggota tim tetap sadar akan anggota tim yang lain dan dapat diandalkan untuk bertindak dalam cara-cara yang saling mengkomplemen tindakan satu sama lainnya. *Ketiga*, ada peranan dari anggota tim pada tim lainnya. Jadi, suatu tim belajar secara terus menerus memupuk tim belajar lainnya melalui penanaman praktek dan keterampilan dari pembelajaran tim secara lebih luas.

⁶⁹*Ibid.*, hlm. 236-237.

Disiplin dari pembelajaran tim melibatkan penguasaan praktek dari dialog dan diskusi, dua cara berbeda dalam mana tim-tim berbicara. Dalam dialog, ada eksplorasi yang bebas dan kreatif dari masalah kompleks dan halus, suatu proses “mendengarkan” yang dalam terhadap satu sama lainnya dan proses menahan pandangan diri sendiri. Secara kontras, dalam diskusi berbagai pandangan yang berbeda dipresentasikan dan dipertahankan dan ada suatu pencarian akan pandangan yang paling baik untuk mendukung keputusan yang harus diambil pada saat ini. Dialog dan diskusi secara potensial bersifat komplemen, tetapi kebanyakan tim kurang memiliki kemampuan untuk membedakan diantara keduanya dan untuk bergerak secara sadar diantara mereka.

⁷⁰*Ibid.*, hlm. 237.

G. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif. Tujuan penelitian kualitatif adalah mencari sebab akibat dari adanya sesuatu, memahami dan mendalami, menganalisis dan memberikan kesimpulan yang bersifat objektif.⁷¹ Rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo yang diprakarsai oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) menimbulkan penolakan dari masyarakat yang tergabung dalam Wahana Tri Tunggal (WTT). Peneliti memahami dan mendalami penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional, persepsi PT. Angkasa Pura I (Persero) terhadap penolakan masyarakat dan strategi PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam menghadapi penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional. Peneliti melakukan analisis dengan menggunakan teori organisasi pembelajar yang digagas oleh Peter M. Senge dan memberikan kesimpulan yang bersifat objektif.

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif analitis. Penelitian deskriptif analitis merupakan penelitian yang dilakukan dengan memotret atau mengeksplorasi permasalahan atau situasi tertentu secara menyeluruh yaitu tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala lainnya secara luas dan mendalam

⁷¹Moleong Lexy J, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (Bandung: PT. Remaja Resdakarya, 1990), hlm. 3.

yang berorientasi pada pemecahan masalah dan analisis data.⁷² Penelitian ini menggambarkan tentang tahapan rencana pembangunan Bandara Internasional berdasarkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum, penolakan yang terjadi di masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional, persepsi PT. Angkasa Pura I (Persero) terhadap penolakan masyarakat dan strategi PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam menghadapi penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo. Spesifikasi penelitian ini bertujuan untuk melukiskan kenyataan-kenyataan dan realitas sosial yang ada di lapangan, serta memberikan gambaran secara jelas, menyeluruh dan sistematis.

2. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di Kantor Proyek Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta. Peneliti memilih lokasi penelitian tersebut, karena PT. Angkasa Pura I (Persero) merupakan perusahaan pemrakarsa mega proyek rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta. Lokasi penelitian selanjutnya adalah di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta yaitu di Desa Jangkaran, Desa Sindutan, Desa Palihan, Desa Kebonrejo dan Desa Glagah, karena wilayah tersebut

⁷²Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta: PT. Radja Grafindo Persada, 2004), hlm. 6.

akan digunakan sebagai lokasi pembangunan Bandara Internasional dan rencana tersebut menimbulkan penolakan dari masyarakat terdampak mega proyek pembangunan Bandara Internasional.

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Observasi lapangan

Observasi merupakan kegiatan yang dilakukan oleh peneliti untuk melihat, mengamati dan mencermati setiap perilaku yang dilakukan objek. Proses observasi dilakukan secara sistematis untuk mencapai tujuan dari penelitian.⁷³ Data observasi yang diperoleh di lapangan, selanjutnya dilakukan pertimbangan untuk mengadakan penilaian ke dalam skala bertingkat.⁷⁴

b. Wawancara

Wawancara adalah metode yang digunakan dengan cara bertanya langsung kepada informan.⁷⁵ Pelaksanaan wawancara yang dilakukan oleh peneliti di lapangan adalah menggunakan pedoman wawancara semi-terstruktur yang bertujuan untuk menemukan permasalahan secara terbuka, informan diminta

⁷³Uhar Suharsaputra, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Tindakan*, (Bandung: PT. Refika Aditama, 2012), hlm. 209.

⁷⁴Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2010), hlm. 272.

⁷⁵Masri Singarimbun dan Sofyan Efendi, *Metode Penelitian Survey*, (Jakarta: LP3ES, 1995), hlm. 145.

pendapat dan ide-idenya oleh peneliti, serta dalam pelaksanaannya lebih bebas dibandingkan dengan wawancara terstruktur.⁷⁶

Sasaran penelitian atau obyek wawancara dalam penelitian ini adalah Project Manager dan Humas Tim Persiapan Pembangunan Bandara Baru (P2B2) Yogyakarta, Kepala Seksi Pembangunan dan Kepala Urusan Umum dan Aset Desa Glagah, Kepala Desa dan Kepala Seksi Pemerintahan Desa Palihan, Kepala Desa Sindutan, Kepala Desa Jangkar, Kepala Desa dan Kepala Seksi Pemerintahan Desa Kebonrejo Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta, Ketua Wahana Tri Tunggal (WTT), Ketua Korlap wilayah Glagah dan masyarakat.

c. Literatur

Literatur yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah literatur dari buku, skripsi, tesis, jurnal, surat kabar atau koran dan situs-situs dari internet. Literatur bertujuan untuk mendukung kekuatan data penelitian.

d. Telaah Dokumen

Telaah dokumen yang digunakan oleh peneliti untuk menjadi bahan acuan membuat diskripsi wilayah dan sumber daya manusia, serta mendukung berlangsungnya proses

⁷⁶Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, (Bandung: Alfabeta, 2011), hlm. 233.

penelitian, diantaranya yaitu data monografi dan data demografi wilayah Desa Glagah, Desa Palihan, Desa Sindutan, Desa Jangkar dan Desa Kebonrejo Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta, Laporan Tahunan 2012 PT. Angkasa Pura I (Persero), Laporan Tahunan 2013 PT. Angkasa Pura I (Persero), Laporan Keberlanjutan Tahun 2013 PT. Angkasa Pura I (Persero), Sustaining Partnership (Media Informasi Kerjasama Pemerintah dan Swasta), Potret Bandara di Indonesia edisi Oktober 2011.

Dokumen Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.108/0M.01.01/2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Proyek Persiapan Pembangunan Bandar Udara Internasional Yogyakarta, dokumen Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor: KEP.182/0M.01.01/2014 tentang Perubahan Atas keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.108/0M.01.01/2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Proyek Persiapan Pembangunan Bandar Udara Internasional Yogyakarta, dokumen tahapan rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta, dokumen konsultasi publik pengadaan tanah untuk pembangunan Bandara Internasional, dokumen pertemuan Tim Kajian Keberatan dengan pihak yang

berhak dan dokumen program pemberdayaan masyarakat terelokasi pembangunan Bandara Internasional.

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum, Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (*Slot Time*) Bandar Udara.

e. Telaah Berita Media Massa

Telaah berita media massa digunakan oleh peneliti untuk melihat berita-berita di media massa yaitu media elektronik dan media cetak yang berhubungan dengan rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta.

4. Metode Analisis Data

Metode analisis atau pengolahan data dalam penelitian ini menggunakan metode yang digagas oleh Miles dan Hubermas (1984). Miles dan Hubermas mengemukakan ada 3 tahapan dalam proses analisis data yaitu:⁷⁷

⁷⁷*Ibid.*, hlm. 246-252.

a. Tahap reduksi data (*data reduction*)

Reduksi data berarti merangkum dan memilih data-data pokok yang dapat dikumpulkan oleh peneliti melalui observasi, wawancara, literatur, telaah dokumen dan media massa sesuai dengan tujuan penelitian. Data yang peneliti peroleh merupakan data yang masih bersifat kasar. Reduksi merupakan tahap pemilihan dan penyederhanaan data yang telah diperoleh. Reduksi data digunakan untuk mempermudah dalam pengumpulan data selanjutnya di lapangan.

b. Tahap penyajian data (*data display*)

Penyajian data merupakan kumpulan informasi yang telah tersusun. Peneliti melakukan penyajian data melalui teks yang bersifat naratif terhadap hal-hal pokok secara sistematis, bagan, hubungan antar kategori dan sejenisnya. Penyajian data bertujuan untuk mempermudah memahami kejadian atau peristiwa, mengetahui hal-hal yang masih kurang dari jawaban yang disampaikan oleh informan pada saat wawancara dan mempermudah dalam melakukan langkah kerja selanjutnya.

Berdasarkan data yang terkumpul, selanjutnya peneliti melakukan analisis dengan menggunakan teori organisasi pembelajar yang digagas oleh Peter M. Senge sebagai alat analisa strategi PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam menghadapi penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara

Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta.

c. Tahap kesimpulan (*conclusion drawing/verification*)

Kesimpulan awal merupakan kesimpulan yang bersifat sementara. Kesimpulan ini akan mengalami perubahan jika ditemukan bukti-bukti yang mendukung atau memperkuat akan data yang telah disimpulkan sementara tersebut. Kesimpulan pada bab terakhir bukanlah sebagai kesimpulan akhir dari strategi PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam menghadapi penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo, karena tidak menutup kemungkinan untuk dilanjutkan oleh peneliti selanjutnya. Kesimpulan tersebut merupakan hasil pembahasan dari penelitian lapangan melalui observasi, wawancara, literatur, telaah dokumen dan media massa, serta hasil analisis yang dilakukan oleh peneliti.

H. Sistematika Pembahasan

Untuk memberikan gambaran secara mudah dan jelas mengenai pembahasan penelitian, peneliti menggunakan sistematika penelitian yang terbagi menjadi lima bab yaitu sebagai berikut:

Bab pertama, berisi pendahuluan yang meliputi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, tinjauan pustaka, kerangka teori, metode penelitian.

Bab kedua, berisi gambaran umum lokasi penelitian yang meliputi profil Tim Persiapan Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta, profil 5 desa terdampak pembangunan Bandara Internasional dan profil informan.

Bab ketiga, berisi rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta yang meliputi rencana pembangunan Bandara Internasional, penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional, persepsi PT. Angkasa Pura I (Persero) terhadap penolakan masyarakat dan strategi PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam merespon penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional.

Bab keempat, berisi analisis teoritis mengenai PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam organisasi pembelajar.

Bab kelima, berisi penutup yang meliputi kesimpulan dan saran.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian, pembahasan dan analisis yang dilakukan peneliti tentang strategi PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam menghadapi penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta (studi pada Tim Proyek Persiapan Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta) dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta yang diprakarsai oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) tersebut menimbulkan penolakan dari masyarakat. Penolakan masyarakat terbagi menjadi dua yaitu penolakan bersyarat dan penolakan tidak bersyarat. Prakonflik penolakan masyarakat disebabkan oleh ketidaksesuaian informasi yang didapatkan oleh warga masyarakat dan adanya pihak-pihak yang tidak berkepentingan yang melibatkan diri, serta menimbulkan unsur profokasi kepada warga masyarakat. Prakonflik disebabkan oleh warga tidak memahami dampak positif dari pembangunan Bandara Internasional tersebut. Hal ini dikarenakan warga tidak mendapatkan informasi secara menyeluruh mengenai rencana pembangunan Bandara Internasional dari pemerintah. Masyarakat melakukan

penolakan disebabkan oleh permasalahan yang menyangkut lahan dan tanah pertanian warga. Masyarakat melakukan penolakan dengan orasi damai, aksi demonstrasi dan pemasangan spanduk, papan, *tampah* yang bertuliskan kritikan dan ancaman kepada Pemerintah Kabupaten (Pemkab) Kulon Progo maupun kepada Angkasa Pura I.

2. Strategi PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam menghadapi penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo yaitu sebagai berikut:
 - a. Angkasa Pura I memitigasi potensi-potensi resiko dan permasalahan dalam rencana pembangunan Bandara Internasional, salah satunya adalah penolakan warga dan alasannya.
 - b. Angkasa Pura I menyiapkan materi sosialisasi rencana pembangunan bandara baru di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo dengan dua rujukan yaitu substansi yang diwajibkan dalam peraturan perundang-undangan dan pelaksanaannya, serta data yang tercantum dalam mitigasi resiko.
 - c. Angkasa Pura I melakukan pertemuan informal dengan tokoh-tokoh masyarakat dan masyarakat umum yang membutuhkan informasi terkait dengan rencana pembangunan Bandara Internasional sesuai dengan dengan peraturan perundang-undangan.

- d. Angkasa Pura I mengajak media melakukan studi banding pembangunan bandara di Ketaping, Sumatera Barat yang memiliki proses pembangunan bandara hampir sama dengan rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo.
- e. Angkasa Pura I melakukan program talkshow di televisi lokal.
- f. Angkasa Pura I melakukan program CSR (*Coorporate Social Responsibility*).

B. Saran

Mencermati hasil penelitian di atas, maka kiranya peneliti perlu memberikan beberapa beberapa saran yaitu sebagai berikut:

1. Rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo yang di prakarsai oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) sampai saat ini masih menimbulkan penolakan dari masyarakat, khususnya warga yang tergabung dalam Wahana Tri Tunggal (WTT). Oleh karena itu, perlu adanya pengembangan penelitian tentang penolakan masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional.
2. Penelitian terhadap rencana pembangunan Bandara Internasional di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo, diharapkan berkoordinasi dengan pihak Pemerintah Desa dan tokoh-tokoh masyarakat untuk meminta arahan-arahan dan saran sebelum melakukan penelitian ke

masyarakat, karena wilayah yang terkena dampak pembangunan Bandara Internasional merupakan area konflik.

3. Penelitian lapangan dengan menggunakan metode wawancara untuk menggali fakta sosiologis di lapangan, diharapkan mempersiapkan daftar pertanyaan dan berani mengungkapkan pertanyaan kepada informan, serta lebih kritis dalam menggali makna historis dan sosiologis.



DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Andrews, Kenneth R. 1985. *Konsep Strategi Perusahaan*. Jakarta: Erlangga.
- Arikunto, Suharsimi. 2010. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- B.S. Muljana. 1995. *Perencanaan Pembangunan Nasional: Proses Penyusunan Rencana Pembangunan nasional dengan Fokus Repelita V*. Jakarta: Center for Policy and Implementation Studies (CPIS).
- Creswell, John W. 2012. *Research Design Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Karseno, Arief Ramelan dan Arti Adjie. *Kebijakan Ekonomi dan Pembangunan Kelembagaan di Indonesia*. Yogyakarta: Unit Penerbit dan Percetakan AMP YKPN.
- Hariyono, Paulus. 2010. *Perencanaan Pembangunan Kota dan Perubahan Paradigma*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Lexy J, Moleong. 1990. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Resdakarya.
- Liliweri, Alo. 2014. *Sosiologi dan Komunikasi Organisasi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Merton, Robert K. 1957. *Social Theory and Social Structure, Revised and Enlarged*. London: The Free Press of Glenocoe.
- Partanto, Pius A dan M. Dahlan Al Barry. *Kamus Ilmiah Populer*. Surabaya: Arloka.
- Poloma, Margaret M. 2010. *Sosiologi Kontemporer*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Rahardjo, Satjipto. 2010. *Sosiologi Hukum: Esai-Esai Terpilih*. Yogyakarta: Genta Publishing.
- Salim, Emil. 1986. *Pembangunan Berwawasan Lingkungan*. Jakarta: LP3ES.
- Santoso, Budi. 2013. *Manajemen Proyek Konsep & implementasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

- Scott, Cynthia D., dkk. 2010. *Visi, Nilai, dan Misi Organisasi*. Jakarta: Indeks.
- Senge, Peter M. Senge. 1996. *Disiplin Kelima: Seni dan Praktek dari Organisasi Pembelajar*. Jakarta: Binarupa Aksara.
- Singarimbun, Masri dan Sofyan Efendi. 1995. *Metode Penelitian Survey*. Jakarta: LP3ES.
- Soekanto, Soerjono. 2007. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji. 2004. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: PT. Radja Grafindo Persada.
- Sugiyono. 2013. *Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan Kombinasi (Mixed Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2011. *Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Suharsaputra, Uhar. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Tindakan*. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Wibowo. 2011. *Budaya Organisasi: Sebuah Kebutuhan Untuk Meningkatkan Kinerja Jangka Panjang*. Jakarta: Rajawali Pers.

JURNAL, SKRIPSI DAN TESIS

- Absah, Yeni. *Pembelajaran Organisasi: Strategi Membangun Kekuatan Perguruan Tinggi*. Jurnal Fakultas Ekonomi Universitas Sumatera Utara.
- Amahorseya, Roland. 2008. *Penyelesaian Sengketa Tanah Hak Ulayat di Kabupaten Nabire Provinsi Papua (Studi Kasus Sengketa Tanah Bandar Udara Nabire)*. Semarang: Program Studi Magister Kenotariatan Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro.
- Farda, Nessa Fajriana. 2010. *Pembebasan Tanah untuk Pembangunan Bandara Internasional Minangkabau (BIM)*. Padang: Program Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Andalas.
- Imaniar, Nurur. 2014. *Efektifitas Program Corporate Social Responsibility Dalam Meningkatkan Citra Positif Perusahaan (Survey Pada Peserta Program Pemuda Produktif Di PT. Angkasa Pura I Bandara Adisutjipto Yogyakarta)*. Yogyakarta: Program studi Ilmu Komunikasi Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga.

- Kumalasari, Ratih. 2012. *Pengadaan Tanah untuk Kegiatan Pembangunan Bandar Udara Tampapadang di Kecamatan Kalukku Kabupaten Mamuju (Studi di Kecamatan Kalukku Kabupaten Mamuju Provinsi Sulawesi Barat)*. Yogyakarta: Manajemen Program Diploma IV Pertanahan Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional (STPN).
- Noverdi, Adi. 2010. *Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Perpanjangan Landasan Pacu Bandara Sultan Mahmud Badaruddin (SMB) II Palembang*. Semarang: Program Studi Magister Kenotariatan Program Pascasarjana Universitas Diponegoro.
- Sari, Nita Novita. 2011. *Tinjauan Tentang Pembebasan Tanah Untuk Keperluan Perluasan Bandara Adi Soemarmo di Kabupaten Boyolali*. Surakarta: Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah.
- Sugiarto. 2010. *Problematika Hukum dan Pemberian Ganti Rugi Terhadap Pengadaan Tanah Bagi Pengembangan Landas Pacu Bandar Udara Ahmad Yani Semarang*. Semarang: Program Studi Magister Kenotariatan Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro.
- Sugiono. 2015. *Resistensi Masyarakat Muslim-Kristen Atas Rencana Pembangunan Bandara Internasional di Glagah Temon Kulon Progo Yogyakarta*. Yogyakarta: Program Studi Agama dan Resolusi Konflik Pasca Sarjana Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga.
- Suherli, Ujang Rusli. 2015. *Peran Humas dalam Mengelola Konflik (Studi Deskriptif Kualitatif Rencana Pembangunan Bandara Internasional Di Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Periode April – Oktober 2014)*. Yogyakarta: Program Studi Ilmu Komunikasi Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora UIN Sunan Kalijaga.
- Tobing, Sondang Yohanna L. dan Rachma Fitriati. 2009. *Pengaruh Organisasi Pembelajaran terhadap Kompetensi Pegawai Bank*. *Bisnis & Birokrasi, Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi*, Januari-April.
- Warokka, Tania Dora, dkk., 2006. *Sengketa Tanah: Suatu Bentuk Pertentangan Atas Pembebasan Tanah Rakyat Untuk Pembangunan (Studi Kasus: Pembebasan Tanah Untuk Pemandangan Bandara Polonia Medan di Kuala Namu Deli Serdang)*. *Jurnal Studi Pembangunan Universitas Sumatera Selatan*.

DOKUMEN PT. ANGKASA PURA I (PERSERO)

Dokumen Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.146/OM.01.01/2012 Tanggal 18 Desember 2012.

Dokumen Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor: KEP.108/OM.01.01/2014 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Proyek Persiapan Pembangunan Bandar Udara Internasional Yogyakarta

Dokumen Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor: KEP.182/OM.01.01/2014 Tentang Perubahan Atas Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.108/OM.01.01/2014 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Proyek Persiapan Pembangunan Bandar Udara Internasional Yogyakarta

Dokumen Konsultasi Publik “Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Bandara Baru Di Daerah Istimewa Yogyakarta”.

Dokumen pertemuan Tim Kajian Keberatan dengan pihak yang berhak dalam rangka rencana pembangunan bandara baru di Daerah Istimewa Yogyakarta pada Kamis, 26 Maret 2015 di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, Yogyakarta.

Dokumen program pemberdayaan masyarakat terelokasi pembangunan bandara Kulon Progo Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY).

Dokumen Rencana Pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (N.Y.I.A).

Dokumen Tahapan Pembangunan NYIA (*New Yogyakarta Int’l Airport*).

Laporan Tahunan 2012 PT. Angkasa Pura I (Persero).

Laporan Tahunan 2013 PT. Angkasa Pura I (Persero).

Laporan Keberlanjutan Tahun 2013 PT. Angkasa Pura I (Persero)

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum.

Sustaining Partnership (Media Informasi Kerjasama Pemerintah dan Swasta), Potret Bandara di Indonesia edisi Oktober 2011.

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum.

MEDIA MASSA

Harian Jogja edisi 24 Desember 2013.

Kedaulatan Rakyat edisi 12 November 2013.

Kedaulatan Rakyat edisi 22 November 2013.

Kedaulatan Rakyat edisi 2 April 2015.

Tribun Jogja edisi Jum'at, 20 Maret 2015.

Tribun Jogja edisi Selasa, 2 Desember 2014.

Tribun Jogja edisi Kamis, 11 Desember 2014.

Tribun Jogja edisi Selasa, 30 Desember 2014.

<http://adisutjipto-airport.co.id/detail/berita/kian-deras-arus-penumpang-di-bandara-adisutjipto>

<http://bandaraonline.com/airport/angkasa-pura-i-rencana-ganti-logo>

<http://bandaraonline.com/airport/bandara-kulon-progo-masih-menunggu-studi-kelayakan>

<http://bandaraonline.com/airport/izin-penetapan-lokasi-bandara-kulonprogo-akhirnya-turun>

<http://bandaraonline.com/airport/kecamatan-temon-tempat-bandara-kulonprogo>

<http://bandaraonline.com/airport/masterplan-bandara-kulonprogo-yogyakarta-sebagai-airport-city-terbaik-di-indonesia>

<http://bandaraonline.com/airport/pra-feasibility-study-temon-terbaik-untuk-pembangunan-bandara-kulonprogo>

<http://bandaraonline.com/airport/profil-bandara-internasional-adisutjipto-yogyakarta>

<http://bisnis.liputan6.com/read/2109512/sosialisasi-pembangunan-bandara-kulon-progo-diwarnai-aksi-demo>

<http://daerah.sindonews.com/read/927118/22/konsultasi-publik-bandara-kulon-progo-segera-digelar-1416497188>

<http://daerah.sindonews.com/read/929407/22/konsultasi-publik-bandara-kulon-progo-warga-tuntut-komitmen-pemerintah-1416998641>

<http://daerah.sindonews.com/read/902712/22/sosialisasi-bandara-kulon-progo-lancar-1411013781>

<https://kependudukanpemdadiy.files.wordpress.com/2014/08/kab-kulonprogo.pdf>

<http://jateng.metrotvnews.com/read/2015/10/28/445341/petani-kulon-progo-kami-tak-pernah-gagal-panen>

<http://jogja.tribunnews.com/2015/03/04/konsultasi-berakhir-600-warga-belum-setuju-adanya-bandara-kulonprogo>

<http://www.angkasapura1.co.id/bab-ii-visi-misi-komitmen-amp-budaya-perusahaan>

<http://www.angkasapura1.co.id/cabang/kantor-pusat-pt-angkasa-pura-1-persero>

<http://www.angkasapura1.co.id/detail/berita/kebut-pembangunan-bandara-baru-yogyakarta-angkasa-pura-airports-selesaikan-tahap-sosialisasi-di-kulonprogo>

<http://www.angkasapura1.co.id/visi-misi-nilai>

<http://www.angkasapura2.co.id/id/bisnis/bandara>

<http://www.bumn.go.id/angkasapura1/berita/1896/Jadwal.Ditetapkan.untuk.Kulon.Progo>

<http://www.kulonprogokab.go.id>

<http://www.metromorphicon.com/2012/07/logo-baru-angkasa-pura-i-mengangkasa.html>

LAIN-LAIN

Kecamatan Temon Dalam Angka 2014 (Badan Pusat Statistik Kabupaten Kulon Progo).

Peraturan Desa Sindutan Nomor 1 Tahun 2016 Tentang Rencana Kerja Pembangunan Desa Tahun Anggaran 2016.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 13 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot Time) Bandar Udara.

- Profil Desa Glagah Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta Tahun 2013.
- Profil Desa Palihan Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta Tahun 2014.
- Profil Desa Jangkar Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta Tahun 2007.
- Profil Desa Kebonrejo Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta Tahun 2014.
- Sari, Tri Nugrahani Novita. 2012. *Relokasi Bandara Adisutjipto Yogyakarta: Implikasi dan Rekomendasi Bagi Pembangunan Daerah*. Yogyakarta: Makalah Kebijakan dan Manajemen Transportasi Publik Jurusan Manajemen dan Kebijakan Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Gadjah Mada.
- Sariwanto, Bambang Rantam. *Strategi Pemberdayaan SDM Aparatur Melalui Pendekatan Learning Organization (Studi Kasus Pada Kanwil Propinsi Banten)*.
- Statistik Daerah Kecamatan Temon 2014 (Badan Pusat Statistik Kabupaten Kulon Progo).
- Suyanto, Slamet. 2011. *Organisasi Belajar: Pengembangan Sekolah dalam Rangka Meningkatkan Kelulusan Siswa Dalam Ujian Nasional*. Yogyakarta: Makalah disampaikan pada pelatihan Kepala Sekolah SMP se Kabupaten Klaten dalam rangka peningkatan kelulusan sekolah dalam Ujian Nasional di LPMP Yogyakarta pada tanggal 29 November sampai 1 Desember 2011. Slamet Suyanto merupakan Dosen Jurusan Pendidikan Biologi FMIPA UNY.
- Suwartapradja, Opan S. *Dampak Pembangunan Terhadap Kependudukan (Studi Tentang Mobilitas Eksternal Pada Pembangunan Bendungan di Jawa Barat)*. Bandung: Universitas Padjajaran.



LAMPIRAN - LAMPIRAN

LAMPIRAN

A. PROFIL PT. ANGKASA PURA I (PERSERO) PUSAT JAKARTA

1. Sejarah Perusahaan

Sejarah Angkasa Pura *Airports* di Indonesia bermula dari kunjungan kenegaraan Presiden Republik Indonesia pertama yaitu Soekarno ke Amerika Serikat untuk berpidato di depan sidang Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) ke-15 pada tanggal 30 September 1960. Setibanya di Indonesia Presiden Soekarno menegaskan keinginannya kepada Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum supaya lapangan terbang di Indonesia dapat setara dengan lapangan terbang di negara maju. Maka, pada tanggal 15 November 1962 dikeluarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 33 Tahun 1962 tentang Pendirian Perusahaan Negara Angkasa Pura Kemayoran yang ditandatangani oleh Pejabat Presiden Republik Indonesia Juanda. Tugas pokoknya adalah mengelola dan mengusahakan Bandar Udara Kemayoran di Jakarta yang melayani penerbangan domestik dan penerbangan dari dan ke luar negeri.²⁸¹

Sejak tanggal 20 Februari 1964 Perusahaan Negara Angkasa Pura Kemayoran resmi mengambil alih secara penuh aset dan operasional Pelabuhan Udara Kemayoran Jakarta dari Pemerintah.²⁸²

Pada tanggal 17 Mei 1965 berdasarkan PP Nomor 21 tahun 1965

²⁸¹Laporan Tahunan 2012 PT. Angkasa Pura I (Persero), hlm. 60.

²⁸²*Ibid.*,

tentang Perubahan dan tambahan PP Nomor 33 Tahun 1962 bahwa Perusahaan Negara Angkasa Pura 'Kemayoran' berubah nama menjadi Perusahaan Negara Angkasa Pura. Perubahan nama bertujuan untuk lebih memperluas cakupan kerja mengelola bandar udara lain di wilayah Indonesia. Secara bertahap Pelabuhan Udara Ngurah Rai (Bali), Halim Perdanakusumah (Jakarta), Polonia (Medan), Juanda (Surabaya), Sepinggan (Balikpapan) dan Sultan Hasanuddin (Ujung Pandang) bergabung dalam pengelolaan Perusahaan Negara Angkasa Pura.²⁸³

Pada tanggal 21 Oktober 1974 status badan hukum Perusahaan Negara Angkasa Pura berubah menjadi Perusahaan Umum (Perum) yang berdasarkan PP Nomor 37 tahun 1974. Pada tanggal 1 Oktober 1985 Bandar Udara Internasional Kemayoran ditutup dan sejak seluruh kegiatan operasi perusahaan dialihkan ke Bandar Udara Soekarno-Hatta, Cengkareng yang telah selesai dibangun. Berdasarkan PP Nomor 25 Tahun 1987 tanggal 19 Mei 1987 Perum Angkasa Pura diubah menjadi Perusahaan Umum Angkasa Pura I dan sejalan pula dengan dibentuknya Perum Angkasa Pura II dalam rangka pembagian wilayah pengelolaan Bandar Udara. Perum Angkasa Pura I mengelola bandara di wilayah Tengah dan Timur

²⁸³Laporan Tahunan 2013 PT. Angkasa Pura I (Persero), hlm. 49.

Indonesia, sedangkan Perum Angkasa Pura II mengelola bandara di wilayah Barat Indonesia.²⁸⁴

Berdasarkan PP Nomor 5 Tahun 1992 bentuk Perum diubah menjadi Perseroan Terbatas (PT) dan sahamnya dimiliki sepenuhnya oleh Negara Republik Indonesia sehingga namanya menjadi PT. Angkasa Pura I (Persero).²⁸⁵ Pada tanggal 23 Juli 2010 jajaran direksi baru PT. Angkasa Pura I (Persero) yang terdiri dari Direktur Utama, Direktur Keuangan, Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha, Direktur Operasi dan Teknik, Direktur Personalia dan Umum memulai tugasnya dengan mengusung program transformasi perusahaan yang disebut reposisi dan restrukturisasi bisnis menuju *World Class Airport*²⁸⁶. Pada 6 Januari 2012 Angkasa Pura I membentuk anak-anak perusahaan yaitu Angkasa Pura *Hotels*, Angkasa Pura *Property*,

²⁸⁴Laporan Tahunan 2012 PT. Angkasa Pura I (Persero), hlm. 60-61.

²⁸⁵Laporan Tahunan 2013 PT. Angkasa Pura I (Persero), hlm. 49.

Perubahan nama sesuai dengan Akta Notaris Muhani Salim, SH tanggal 3 Januari 1993 dan telah memperoleh persetujuan Menteri Kehakiman dengan keputusan Nomor C2-470.HT.01.01 Tahun 1993 tanggal 24 April 1993 serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia Nomor 52 tanggal 29 Juni 1993 dengan Tambahan Berita Negara Republik Indonesia Nomor 2914/1993.

Perubahan Anggaran Dasar Perusahaan terakhir adalah berdasarkan keputusan Rapat Umum Pemegang Saham tanggal 14 Januari 1998 dan diaktakan oleh Notaris Imas Fatimah, SH Nomor 30 tanggal 18 September 1998. Perubahan Anggaran Dasar tersebut telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia Nomor: C2-25829.HT.01.04 Tahun 1998 tanggal 19 November 1998 dan dicantumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia Nomor 50 tanggal 22 Juni 1999 dengan Tambahan Berita Negara Republik Indonesia Nomor 3740/1999.

²⁸⁶Reposisi dan restrukturisasi bisnis menuju *World Class Airport* dengan mengusung beberapa langkah strategis, yaitu sebagai berikut: *Pertama*, perubahan orientasi dan proses bisnis dengan titik berat sektor non-aeronautika dan kepuasan pelanggan. *Kedua*, perubahan visi dan misi untuk menjadikan Perseroan sebagai “salah satu dari sepuluh perusahaan pengelola bandar udara terbaik di Asia”. *Ketiga*, perubahan nilai-nilai budaya perusahaan menjadi empat nilai budaya baru yang lebih menggugah yaitu SATU (Sinergi, Adaptif, Terpercaya, Unggul). *Keempat*, perubahan *corporate identity* meliputi logo, himne, mars dan *corporate colour*. *Kelima*, Pengelolaan SDM berbasis *Human Capital Management*. *Keenam*, menjalin aliansi strategis dengan Incheon Airport - Korea dan GVK - India yang dikenal sebagai pengelola bandara terbaik di dunia. Lihat Laporan Tahunan 2012 PT. Angkasa Pura I (Persero), hlm. 57.

Angkasa Pura *Logistics* dan Angkasa Pura *Supports*. Sampai saat ini, Angkasa Pura *Airports* mengelola 13 bandara di kawasan Tengah dan Timur Indonesia.²⁸⁷

2. Visi dan Misi Perusahaan

Visi dan misi perusahaan PT. Angkasa Pura I (Persero) yaitu sebagai berikut:²⁸⁸

Visi perusahaan:

Menjadi salah satu dari sepuluh perusahaan pengelola bandar udara terbaik di Asia.

Misi perusahaan:

- a. Meningkatkan nilai pemangku kepentingan.
- b. Menjadi mitra pemerintah dan pendorong pertumbuhan ekonomi.

²⁸⁷Laporan Tahunan 2013 PT. Angkasa Pura I (Persero), hlm. 46-50 dan lihat juga pada laporan Tahunan 2012 PT. Angkasa Pura I (Persero), hlm. 60-61.

13 bandara yang di kelola oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) yaitu Bandara Ngurah Rai (Denpasar), Bandara Juanda (Surabaya), Bandara Hasanuddin (Makassar), Bandara Sepinggan (Balikpapan), Bandara Frans Kaisiepo (Biak), Bandara Sam Ratulangi (Manado), Bandara Syamsudin Noor (Banjarmasin), Bandara Ahmad Yani (Semarang), Bandara Adisutjipto (Yogyakarta), Bandara Adisumarmo (Surakarta), Bandara Internasional Lombok (Lombok Tengah), Bandara Pattimura (Ambon) dan Bandara El Tari (Kupang).

²⁸⁸<http://www.angkasapura1.co.id/visi-misi-nilai>

Dewan Komisaris dan Direksi telah menyetujui dan menetapkan Visi dan Misi Perusahaan guna menghadapi dinamika bisnis jasa kebandarudaraan di dalam dan luar negeri. Perseroan senantiasa mencapai visi dan misi dengan menerapkan strategi untuk fokus pada pertumbuhan pendapatan melalui peningkatan kualitas pelayanan. Hal ini dilakukan dengan terus berupaya pada peningkatan komposisi pendapatan yang berasal dari sumber-sumber yang dapat diandalkan untuk menjamin keberlangsungan bisnis jangka panjang. Pertumbuhan pendapatan ini dilakukan dengan menerapkan strategi yang dilaksanakan oleh Perseroan secara konsisten yaitu optimalisasi pendapatan dari usaha yang selama ini telah dilaksanakan, pengembangan bisnis baru dan peningkatan kapasitas bandara.

Di sisi lain, Perseroan secara konsisten mengacu pada *Customer Satisfaction Index (CSI)* sebagai tolak ukur kinerja pelayanan yang digunakan oleh seluruh perusahaan di industry kebandarudaraan. CSI juga menjadi pedoman Perseroan dalam melakukan peningkatan kualitas pelayanan yang diberikan kepada pelanggan. Lihat juga Laporan Tahunan 2012 PT. Angkasa Pura I (Persero), hlm. 74-76.

- c. Mengusahakan jasa kebandarudaraan melalui pelayanan prima yang memenuhi standar keamanan, keselamatan dan kenyamanan.
- d. Meningkatkan daya saing perusahaan melalui kreatifitas dan inovasi.
- e. Memberikan kontribusi positif terhadap lingkungan hidup.

3. Nilai Budaya Perusahaan

Nilai budaya perusahaan PT. Angkasa Pura I (Persero) yaitu sebagai berikut.²⁸⁹

- a. Sinergi

Definisi nilai:

Cara insan PT. Angkasa Pura I (Persero) menghargai keragaman dan keunikan untuk memberikan nilai tambah bagi perusahaan, pembangunan ekonomi dan lingkungan perusahaan berada.

Panduan perilaku:

Intensif dalam menjalin koordinasi antar individu, unit kerja dan pemangku kepentingan lainnya, saling menghargai dalam memberikan kritik, saran dan pendapat yang membangun dan

²⁸⁹<http://www.angkasapura1.co.id/bab-ii-visi-misi-komitmen-amp-budaya-perusahaan> dan lihat juga pada Lihat Laporan Tahunan 2012 PT. Angkasa Pura I (Persero), hlm. 75.

Untuk lebih mendukung pencapaian Visi dan penerapan Misi dalam aktivitas operasional perusahaan, maka Perseroan juga telah menetapkan nilai-nilai budaya perusahaan (*Core Values*) sebagai dasar budaya perusahaan (*Corporate Culture*) yang diharapkan dapat menjadi acuan utama bagi seluruh karyawan Perseroan tanpa terkecuali. Lihat Laporan Tahunan 2013 PT. Angkasa Pura I (Persero), hlm. 57.

Dewan Komisaris dan Direksi telah menyetujui dan menetapkan Nilai Budaya Perusahaan guna menghadapi dinamika bisnis jasa kebandarudaraan di dalam dan luar negeri. Lihat Laporan Tahunan 2012 PT. Angkasa Pura I (Persero), hlm. 74.

saling memberi semangat dengan antusias untuk menghasilkan kinerja unggul.

b. Adaptif

Definisi nilai:

Daya, semangat dan keinginan dari insan PT. Angkasa Pura I (Persero) yang pantang menyerah, proaktif merespon perubahan dan kaya akan inovasi.

Panduan perilaku:

Aktif meningkatkan kompetensi berupa keterampilan dan pengetahuan melalui pembelajaran dan berbagi pengetahuan baik secara kolektif maupun individual, proaktif dalam menghadapi perubahan internal maupun eksternal perusahaan dan pantang menyerah dengan mengembangkan cara-cara baru yang inovatif untuk penyelesaian tugas dengan sempurna.

c. Terpercaya

Definisi nilai:

Karakter insan PT. Angkasa Pura I (Persero) yang senantiasa selaras antara kata dengan perbuatan dan jujur dalam menjalankan tugas serta kewajiban.

Panduan Perilaku:

Jujur dalam memegang nilai-nilai kebenaran, selaras antara kata dan perbuatan yang dilakukan, disiplin dalam penyelesaian pekerjaan yang dikerjakan dan bertanggung jawab terhadap hasil

yang dicapai tanpa menyalahkan pihak lain ketika terjadi kesalahan.

d. Unggul

Definisi nilai:

Komitmen insan PT. Angkasa Pura I (Persero) memberikan layanan prima dengan profesional dan bertanggung jawab untuk memuaskan pelanggan secara berkelanjutan.

Panduan perilaku:

Bersikap dan bertindak yang terbaik untuk melayani kebutuhan pelanggan baik secara internal maupun eksternal, cepat dan tepat dalam memberikan solusi terhadap kebutuhan pelanggan sesuai dengan standar layanan yang ditetapkan serta ahli dan mampu dalam menyelesaikan tugas serta memberikan solusi yang berkualitas melebihi harapan pelanggan internal maupun eksternal.

4. Tujuan Perusahaan

Tujuan kegiatan usaha perseroan adalah melaksanakan dan menunjang kebijakan dan program pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan, serta untuk menghasilkan keuntungan dengan cara menyelenggarakan usaha jasa kebandarudaraan dan usaha-usaha lainnya yang mempunyai hubungan dengan usaha tersebut.²⁹⁰

²⁹⁰Laporan Tahunan 2012 PT. Angkasa Pura I (Persero), hlm. 9.

Beberapa usaha yang dijalankan untuk mencapai tujuan perusahaan, yaitu sebagai berikut: *Pertama*, penyediaan, pengusahaan dan pengembangan fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, parkir dan penyimpanan pesawat udara. *Kedua*, penyediaan,

5. Arah Strategis Perusahaan

Angkasa Pura *Airports* menetapkan 5 arah strategis sebagai acuan penyusunan strategi tahunan untuk mencapai visi, misi dan sasarannya strategisnya yaitu *service excellence, revenue enhancement, reasonable cost, environment and sound organization*.²⁹¹

6. Logo Perusahaan

Perubahan identitas perusahaan merupakan upaya yang dilakukan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) untuk mengembangkan

pengusahaan dan pengembangan fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo dan pos. *Ketiga*, penyediaan, pengusahaan dan pengembangan fasilitas elektronika, navigasi, listrik, air dan instalasi limbah buangan. *Keempat*, jasa pelayanan penerbangan. *Kelima*, jasa penunjang kegiatan penerbangan dan kebandarudaraan. *Keenam*, menyediakan lahan untuk bangunan, lapangan dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara. *Ketujuh*, jasa konsultasi, pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan kebandarudaraan. *Kedapan*, usaha-usaha lainnya yang menunjang tujuan dari Perseroan. (hlm. 9-10).

²⁹¹Laporan Tahunan 2013 PT. Angkasa Pura I (Persero), hlm. 58-59.

- a. *Service Excellence*
 1. Peningkatan CSI
 2. Peremajaan Alat-alat Produksi
 3. Pelaksanaan Pembangunan Bandara DPS, BPN dan T2 SUB
 4. Pemenuhan Jumlah SDM dan Fasilitas Produksi
- b. *Revenue Enhancement*
 1. Optimalisasi sistem kerjasama dengan mitra atau konsesioner
 2. Peningkatan pendapatan Aeronautika dan Non Aeronautika
 3. Pembentukan anak perusahaan
- c. *Reasonable Cost*
 1. Efektifitas penggunaan anggaran
 2. Menjaga keseimbangan peningkatan pendapatan terhadap peningkatan biaya
- d. *Environment*
 1. Penyaluran program Kemitraan
 2. Pemberian Dana Program Bina Lingkungan
 3. Penerapan *Eco Green Airport*
 4. Dampak sosial dan ekonomi serta penyerapan tenaga kerja lokal
- e. *Sound Organization*
 1. Restrukturisasi organisasi
 2. Workshop budaya baru perusahaan
 3. Pencanangan *Center For Excelent*
 4. *Management training* melalui *strategic patnership*
 5. Penetapan *Master Plan IT*
 6. Reaktivasi *training* untuk berbagai level

citra perusahaan ke arah yang lebih baik dan memicu semangat bagi manajemen dan seluruh karyawan PT. Angkasa Pura I (Persero) untuk senantiasa berkontribusi positif bagi perkembangan perusahaan. Identitas baru PT. Angkasa Pura I (Persero) diharapkan mampu membawa hasil yang nyata bagi pencapaian visi, misi dan tujuan perusahaan.

Gambar 1: Logo Lama PT. Angkasa Pura I (Persero)



Sumber: PT. Angkasa Pura I (Persero)²⁹²

Gambar 2: Logo Baru PT. Angkasa Pura I (Persero)



Sumber: PT. Angkasa Pura I (Persero)²⁹³

Simbolnya mencerminkan sifat pengelolaan bisnis yang strategis dan kreatif, dengan menciptakan harmonisasi budaya internal perusahaan dan kepada mitra bisnis serta pelanggan dengan

²⁹²<http://www.metromorphicon.com/2012/07/logo-baru-angkasa-pura-i-mengangkasa.html>

²⁹³*Ibid.*,

mengutamakan kenyamanan, etika dan estetika dalam berinteraksi.²⁹⁴ Logo dilengkapi dengan tulisan *Airports* untuk menunjukkan kejelasan berhubungan dengan bisnis yang dijalankan. Warna biru yang melambangkan langit atau angkasa, sedangkan warna hijau melambangkan bisnis yang membumi, berakar, tumbuh dan lestari.²⁹⁵

Perpaduan warna hijau dan biru dilambangkan seperti dua tangan yang berjabat. Ini memberi makna bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) siap untuk memberikan pelayanan, melambangkan memberi dan menerima (*give and take*) yang merupakan prinsip kemuliaan pelayanan, profesionalisme dan kebersamaan yang bersatu semakin teguh (*together stronger*). Simbol tersebut adalah sebuah senyuman yang mencerminkan citra pelayanan perusahaan yang ramah, manusiawi sebagai kebanggaan perusahaan dan melambangkan *interlocking* yang mencerminkan *safety and security concept* yang merupakan unsur penting dari sebuah bandara. Penerapan simbol dengan sudut aerodinamis mencerminkan tekad dan semangat transformasi yang diupayakan demi kemajuan perusahaan.²⁹⁶

²⁹⁴<http://bandaraonline.com/airport/angkasa-pura-i-rencana-ganti-logo>

²⁹⁵Nurul Imaniar, *Efektifitas Program Corporate Social Responsibility Dalam Meningkatkan Citra Positif Perusahaan (Survey Pada Peserta Program Pemuda Produktif Di PT. Angkasa Pura I Bandara Adisutjipto Yogyakarta)*. Skripsi Program Studi Ilmu Komunikasi Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga, Yogyakarta, 2014, hlm. 47-48.

²⁹⁶*Ibid.*,

7. Komitmen Perusahaan

Komitmen PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam mendukung terlaksananya *good corporate governance* (GCG)²⁹⁷, maka segenap insan PT. Angkasa Pura I (Persero) berkomitmen untuk mewujudkan prinsip-prinsip GCG tersebut yaitu sebagai berikut :²⁹⁸

a. Transparansi (*Transparency*)

Keterbukaan dalam melaksanakan proses pengambilan keputusan dan mengemukakan informasi mengenai perusahaan. Informasi yang disampaikan bukan hanya informasi yang diharuskan, namun juga berupa informasi yang bermanfaat bagi pemangku kepentingan dalam pengambilan keputusan mereka.

²⁹⁷*Good Corporate Governanc* (GCG) merupakan landasan proses bisnis yang juga menjadi bentuk tanggung jawab manajemen terhadap pemegang saham dan para pemangku kepentingan. Mengingat pentingnya penerapan GCG yang berkesinambungan, pemegang saham, Dewan Komisaris dan Direksi sebagai struktur utama Perseroan senantiasa berkomitmen untuk terus melaksanakan penerapan tata kelola perusahaan yang baik. Komitmen tersebut diwujudkan dalam setiap pelaksanaan kegiatan yang selalu mengacu kepada aturan yang berlaku dan menerapkan kebijakan nilai-nilai etika yang dinyatakan secara eksplisit sebagai suatu standard perilaku yang diwajibkan bagi seluruh organ perusahaan melalui perumusan pedoman perilaku (*code of conduct*). Pedoman perilaku sejalan dengan nilai-nilai perusahaan yang menjadi panduan bagi seluruh pegawai dalam mewujudkan visi menjadi salah satu dari sepuluh perusahaan pengelola bandar udara terbaik di Asia. Untuk meningkatkan GCG yang ideal, Perseroan melakukan upaya perbaikan untuk menyelaraskan hubungan antara manajemen, *shareholder* dan *stakeholder* Perseroan dalam melakukan pengelolaan dan pengawasan, sehingga menjadi lebih efektif.

Maksud dan tujuan dari penerapan GCG Perseroan yaitu untuk melihat dan mereview hasil kegiatan yang telah dilakukan oleh perusahaan apakah sudah sesuai dengan prinsip-prinsip GCG untuk meningkatkan kesuksesan bisnis dan akuntabilitas Perusahaan. Manfaat mendasar bagi perusahaan yang menerapkan CGC yaitu akan terjaminnya keberlangsungan hidup perusahaan, dengan kata lain manfaat dari penerapan CGC ini sebenarnya akan tampak dalam jangka panjang yaitu *trend* kinerja perusahaan yang tinggi serta citra perusahaan yang baik. Lihat Laporan Tahunan 2012 PT. Angkasa Pura I (Persero), hlm. 215-218.

Penerapan GCG merupakan proses jangka panjang yang memberikan hasil berupa *sustainable values* dan meningkatkan daya saing perusahaan. Angkasa Pura *Airport* senantiasa berupaya untuk menjalankan secara konsisten prinsip-prinsip GCG, hal ini untuk menyakinkan para stakeholder dalam menjalankan Perseroan. Aktualisasi GCG sebagai sebuah sistem dilakukan melalui proses internal yang melibatkan Dewan Komisaris, Direksi dan seluruh pegawai. Lihat juga Laporan Tahunan 2013 PT. Angkasa Pura I (Persero), hlm. 82.

²⁹⁸<http://www.angkasapura1.co.id/bab-ii-visi-misi-komitmen-amp-budaya-perusahaan>

Keterbukaan yang dilakukan dengan menerbitkan Laporan Manajemen Triwulanan dan Tahunan, Laporan Tahunan, Laporan Keterbukaan Informasi maupun Paparan Publik.

Salah satu upaya yang dilakukan oleh Perseroan berhubungan dengan penerapan prinsip transparansi, salah satunya adalah dengan selalu memperbaharui situs Perseroan yang merupakan gerbang informasi bagi masyarakat, Pemegang Saham maupun para pemangku kepentingan.

b. Akuntabel (*Accountability*)

Kejelasan fungsi, pelaksanaan dan pertanggungjawaban, sehingga pengelolaan Perusahaan dapat terlaksana secara efektif. Pengelolaan harus dilaksanakan secara benar, terukur dan sesuai dengan kepentingan Perseroan dengan tetap memperhitungkan kepentingan Pemegang Saham dan pemangku kepentingan lainnya. Perseroan menekankan pada hak, kewajiban, wewenang dan tanggung jawab Dewan Komisaris, Direksi serta Para Pemangku Kepentingan.

c. Pertanggungjawaban (*Responsibility*)

Kesesuaian dan kepatuhan dalam pengelolaan Perusahaan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku, peraturan pemerintah daerah, peraturan perpajakan dan prinsip-prinsip korporasi yang sehat untuk kepentingan jangka panjang para Pemegang Saham. Selain itu, secara berkala Perseroan ikut

terlibat dalam berbagai kegiatan tanggungjawab sosial Perseroan.

d. **Kemandirian (*Independency*)**

Perusahaan dikelola secara profesional tanpa bersamaan dengan kepentingan dan pengaruh atau tekanan dari pihak manapun yang tidak sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku dan prinsip-prinsip korporasi yang sehat. Kegiatan usaha dilakukan dengan harapan besar pasar, mengantisipasi kebutuhan dan memperhatikan prinsip-prinsip Tata Kelola Perseroan yang sudah dipastikan oleh Manajemen Perseroan terdiri dari para profesional. Pengambilan keputusan dibuat secara independen dan obyektif untuk kepentingan terbaik Perseroan beserta Para Pemangku Kepentingan.

e. **Kewajaran (*Fairness*)**

Seluruh karyawan dan manajemen dituntut untuk memiliki profesionalisme dan integritas yang tinggi dalam menjalankan tugasnya. Setiap tindakan harus sesuai dengan sistem dan prosedur yang berlaku di Perseroan berdasarkan asas kewajaran dan kesetaraan.

8. Bidang Usaha Perusahaan

Perusahaan dalam mencapai tujuan Lini bisnis Perseroan yang selaras dengan tujuannya yaitu melaksanakan dan menunjang kebijakan program pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan,

selanjutnya untuk memupuk keuntungan bagi Perseroan dengan menyelenggarakan usaha jasa kebandarudaraan dan berbagai usaha lainnya yang mempunyai hubungan dengan usaha tersebut. Maka bidang usaha yang dijalankan oleh perusahaan yaitu sebagai berikut:²⁹⁹

1. Jasa pelayanan penerbangan ATS (*Air Traffic Services*), penyediaan dan pengusahaan fasilitas navigasi.
2. Jasa pelayanan kebandarudaraan yang terdiri dari Aeronautika Non ATS dan Non Aeronautika.³⁰⁰

9. Grup Usaha Perusahaan

Pada tanggal 6 Januari 2012 Perseroan mendirikan empat anak perusahaan yang akan membantu untuk meningkatkan pendapatan operasional dari bisnis non-aeronautika serta peningkatan *Customer Satisfaction Index* (CSI). Keempat anak perusahaan tersebut yaitu

²⁹⁹Laporan Tahunan 2013 PT. Angkasa Pura I (Persero), hlm. 51.

³⁰⁰*Ibid.*, hlm. 51.

Jasa pelayanan kebandarudaraan Aeronautika Non ATS yaitu: *Pertama*, penyediaan, pengusahaan dan pengembangan fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, parkir dan penyimpanan pesawat udara. *Kedua*, penyediaan, pengusahaan dan pengembangan fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo dan pos. Sedangkan, jasa pelayanan kebandarudaraan Non Aeronautika yaitu: *Pertama*, penyediaan lahan untuk pembangunan, lapangan dan kawasan industri serta gedung-gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara. *Kedua*, penyediaan, pengusahaan dan pengembangan fasilitas elektronika, navigasi, listrik, air dan instalasi limbah buangan. *Ketiga*, penyediaan jasa konsultasi, pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan kebandar udaraan. *Keempat*, usaha-usaha lain yang dapat menunjang tercapainya tujuan perusahaan.

Perusahaan dapat pula mendirikan atau menjalankan perusahaan lainnya yang mempunyai hubungan dengan usaha tersebut di badan lain dengan badan lain sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang undangan yang berlaku dan sesuai dengan ketentuan perundangundangan.

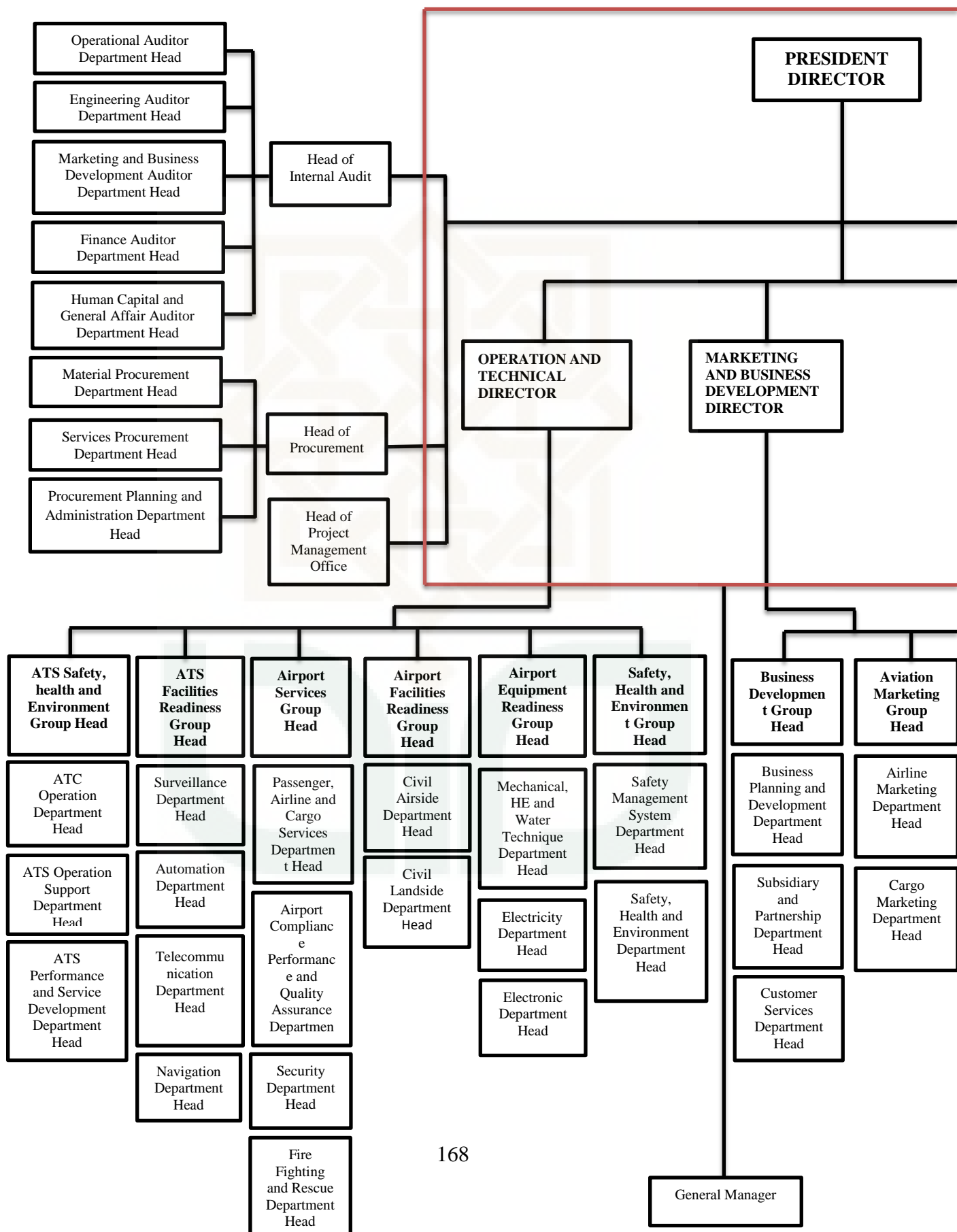
PT. Angkasa Pura *Hotels*, PT. Angkasa Pura *Logistics*, PT. Angkasa Pura *Property* dan PT. Angkasa Pura *Supports*.³⁰¹

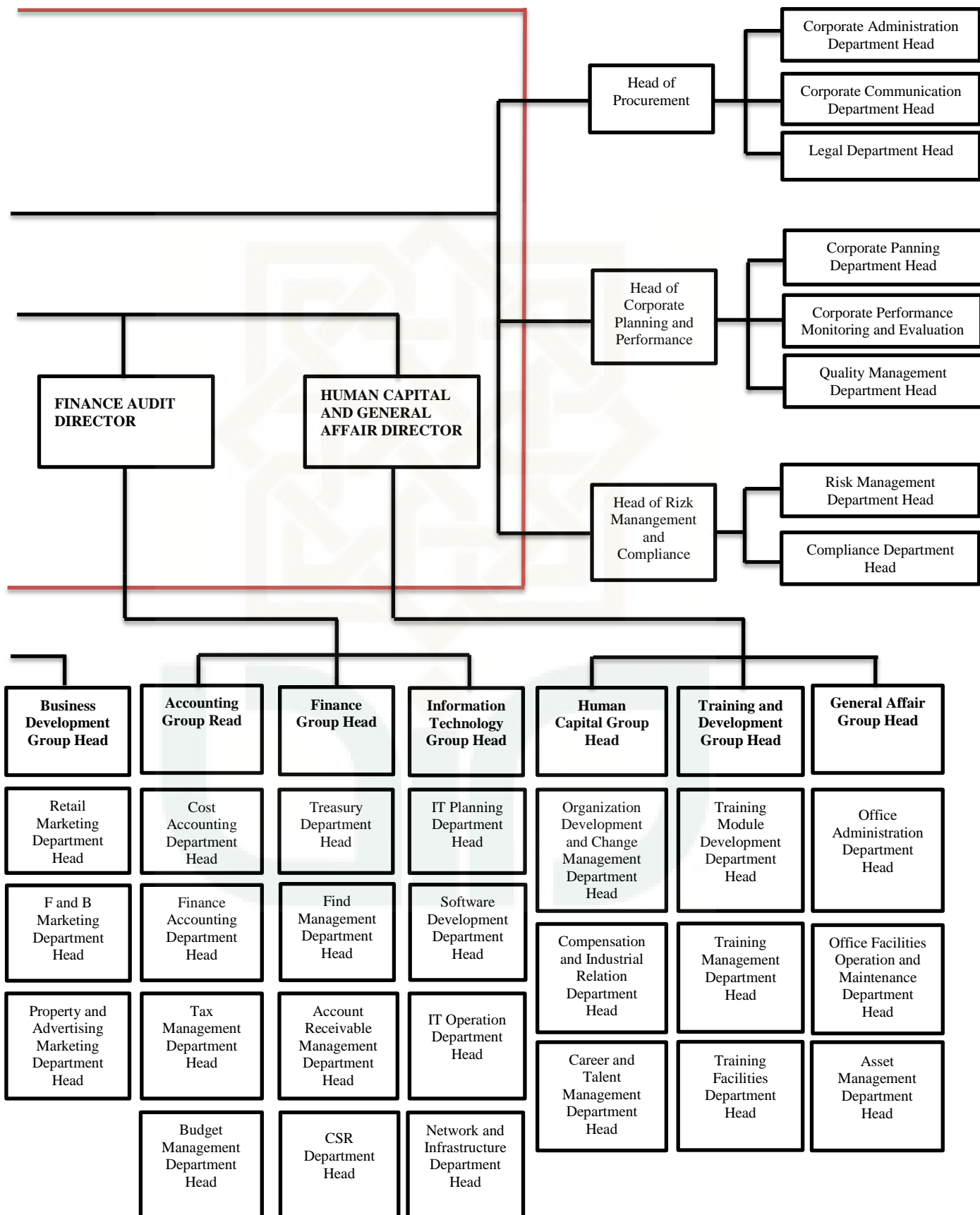
10. Struktur Organisasi Perusahaan

Bagan Struktur 1: Struktur Organisasi PT. Angkasa Pura I (Persero) Pusat Jakarta³⁰²

-
- ³⁰¹Laporan Keberlanjutan Tahun 2013 PT. Angkasa Pura I (Persero), hlm. 14-16.
- a. PT. Angkasa Pura *Hotels*
Bidang usaha anak perusahaan ini adalah penyediaan akomodasi pariwisata. Modal dasar anak perusahaan ini sebesar Rp120 Miliar dengan kepemilikan saham Perseroan pada perusahaan ini adalah 99,97%.
PT. Angkasa Pura *Hotels* didirikan atas persetujuan Dewan Komisaris Perseroan Nomor 192/DK.API/2011 dan Akte Pendirian Perusahaan Nomor 3 oleh Notaris Nanda Fauz Iwan, SH,M.Kn pada tanggal 6 Januari 2012.
 - b. PT. Angkasa Pura *Logistics*
Bidang usaha anak perusahaan ini adalah jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding, warehousing, regulated agent*).
Modal dasar anak perusahaan ini sebesar Rp80 Miliar dengan kepemilikan saham Perseroan pada perusahaan ini adalah 98%.
PT. Angkasa Pura *Logistics* didirikan atas persetujuan Dewan Komisaris Perseroan Nomor 194/DK.API/2011 dan Akte Pendirian Perusahaan Nomor 1 oleh Notaris Nanda Fauz Iwan, SH,M.Kn tanggal 6 Januari 2012.
 - c. PT. Angkasa Pura *Property*
Bidang usaha anak perusahaan ini adalah bertujuan untuk melaksanakan kegiatan usaha di bidang yang berhubungan dengan pengembangan *property, developer* dan kontraktor. Angkasa Pura Airports telah mempercayakan Angkasa Pura *Property* untuk mengembangkan lahan non produktif yang dimiliki oleh Angkasa Pura *Airports* dengan tujuan untuk meningkatkan pendapatan non-aeronautika dan untuk mencapai realisasi *Airport City*.
Modal dasar anak perusahaan ini sebesar Rp42 Miliar.
PT. Angkasa Pura *Property* didirikan atas persetujuan Dewan Komisaris Perseroan Nomor 193/DK.API/2011 dan Akte Pendirian Perusahaan Nomor 2 oleh Notaris Nanda Fauz Iwan, SH,M.Kn tanggal 6 Januari 2012.
 - d. PT. Angkasa Pura *Supports*
Perusahaan Angkasa Pura *Supports* bergerak di bidang usaha *trading, export-import, services, outsourcing, supplier and financing* untuk pengadaan barang dan atau jasa yang dibutuhkan oleh perusahaan lain pada umumnya dan perusahaan induk pada khususnya.
PT. Angkasa Pura *Supports* didirikan atas persetujuan Dewan Komisaris Perseroan Nomor 17/DK.API/2012 tanggal 31 Januari 2012 Akte Pendirian Perusahaan Nomor 3 oleh Notaris Nanda Fauz Iwan,SH,M.Kn tanggal 9 Februari 2012.

³⁰²Lampiran: Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.146/OM.01.01/2012 Tanggal 18 Desember 2012.





B. PROFIL KECAMATAN TEMON KABUPATEN KULON PROGO YOGYAKARTA

1. Profil Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta

a. Kondisi Geografi

Kecamatan Temon merupakan salah satu dari 12 kecamatan yang terdapat di Kabupaten Kulon Progo Yogyakarta. Kecamatan Temon terletak di paling barat Kabupaten Kulon Progo. Batas wilayah Kecamatan Temon adalah sebelah selatan berbatasan langsung dengan Samudera India, sebelah utara berbatasan dengan Kecamatan Kokap dan sebelah timur berbatasan dengan Kecamatan Wates dan Kecamatan Pengasih.

Secara administratif Kecamatan Temon terdiri atas 15 desa yaitu Desa Jangkar, Desa Sindutan, Desa Palihan, Desa Glagah, Desa Kebonrejo, Desa Kalidengen, Desa Plumbon, Desa Kedundang, Desa Demen, Desa Kulur, Desa Kaligintung, Desa Temon Wetan, Desa Temon Kulon, Desa Janten dan Desa Karangwuluh.³⁰³

³⁰³Statistik Daerah Kecamatan Temon 2014 (Badan Pusat Statistik Kabupaten Kulon Progo), hlm. 1-2.

Tabel 1: Luas Desa dan Persentase Luas Desa di Kecamatan Temon

No.	Nama Desa	Luas (Ha)	Persentase
1.	Desa Jangkaran	365,64	10,08
2.	Desa Sindutan	297,80	8,21
3.	Desa Palihan	358,71	9,88
4.	Desa Glagah	603,94	16,64
5.	Desa Kalidengen	150,75	4,15
6.	Desa Plumbon	303,68	8,37
7.	Desa Kedundang	139,02	3,83
8.	Desa Demen	97,54	2,69
9.	Desa Kulur	279,75	7,71
10.	Desa Kaligintung	218,66	6,03
11.	Desa Temon Wetan	222,69	6,14
12.	Desa Temon Kulon	155,71	4,29
13.	Desa Kebonrejo	172,45	4,75
14.	Desa Janten	133,11	3,67
15.	Desa Karangwuluh	129,64	3,57
Jumlah Total		3.629,09	100,01

Sumber: Kecamatan Temon Dalam Angka 2014

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa luas wilayah Kecamatan Temon yaitu 3.629,09 Ha atau hanya 6,19% dari luas wilayah di Kabupaten Kulon Progo. Desa yang memiliki luas wilayah terluas yaitu Desa Glagah dengan luas wilayah mencapai 603,94 Ha, sedangkan desa yang memiliki luas wilayah paling kecil yaitu Desa Demen yang memiliki luas wilayah 97,54 Ha.

Kecamatan Temon terdiri dari 15 desa yang terdiri dari 19 Padukuhan, 401 Rukun Tetangga (RT) dan 166 Rukun Warga (RW).

Tabel 2: Jumlah Padukuhan, RT dan RW di Kecamatan Temon

No.	Nama Desa	Dukuh	RT	RW
1.	Desa Jangkaran	8	27	10
2.	Desa Sindutan	7	28	14
3.	Desa Palihan	9	35	15
4.	Desa Glagah	9	36	16
5.	Desa Kalidengen	3	14	7
6.	Desa Plumbon	10	26	12
7.	Desa Kedundang	6	28	12
8.	Desa Demen	7	21	7
9.	Desa Kulur	7	45	14
10.	Desa Kaligintung	5	27	9
11.	Desa Temon Wetan	7	27	13
12.	Desa Temon Kulon	5	32	11
13.	Kebonrejo	4	20	9
14.	Desa Janten	5	19	9
15.	Desa Karangwuluh	4	16	8
Jumlah Total		96	401	166

Sumber: Kecamatan Temon Dalam Angka 2014

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa Desa Glagah memiliki jumlah padukuhan terbanyak yaitu 10 padukuhan. Desa yang memiliki jumlah RT terbanyak yaitu Desa Kulur dengan jumlah 45 RT dan desa yang memiliki

jumlah RW terbanyak yaitu Desa Glagah dengan jumlah 16 RW.

Setiap desa dipimpin langsung oleh Kepala Desa (Kades) yang dipilih langsung oleh masyarakat melalui pemilihan umum yang sering disebut Pilkades (Pemilihan Kepala Desa). Kepala Desa dibantu oleh Sekretaris Desa (Sekdes), Kepala Bagian (Kabag) yang terdiri dari Kabag Pemerintahan, Kabag Umum, Kabag Kesejahteraan Rakyat (Kesra), Kabag Pembangunan, Kabag Pendapatan dan Staf Desa.³⁰⁴

Seluruh desa dalam menjalankan roda pemerintahannya menggunakan Rencana Anggaran dan Belanja Desa (RAB-Des). Rencana Anggaran dan Belanja Desa (RAB-Des) merupakan rencana keuangan tahunan pemerintah desa yang dibahas dan disetujui bersama oleh Pemerintah Desa dan Badan Permusyawaratan Desa (BPD) yang ditetapkan dengan peraturan desa.³⁰⁵

b. Kondisi Demografi

Jumlah penduduk berdasarkan jenis kelamin di Kecamatan Temon berjumlah 25.450 jiwa dengan jumlah laki-laki sebanyak 12.464 jiwa dan perempuan sebanyak 12.986 jiwa.³⁰⁶

³⁰⁴Statistik Daerah Kecamatan Temon 2014 (Badan Pusat Statistik Kabupaten Kulon Progo), hlm. 4.

³⁰⁵Statistik Daerah Kecamatan Temon 2014 (Badan Pusat Statistik Kabupaten Kulon Progo), hlm. 5.

³⁰⁶Kecamatan Temon Dalam Angka 2014 (Badan Pusat Statistik Kabupaten Kulon Progo), hlm. 37.

**Tabel 3: Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin di
Kecamatan Temon**

No.	Nama Desa	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
1.	Desa Jangkar	882	800	1.682
2.	Desa Sindutan	919	952	1.871
3.	Desa Palihan	1.028	1.061	2.089
4.	Desa Glagah	1.356	1.364	2.720
5.	Desa Kalidengen	625	617	1.242
6.	Desa Plumbon	1.064	1.118	2.182
7.	Desa Kedundang	1.007	1.082	2.089
8.	Desa Demen	605	649	1.254
9.	Desa Kulur	1.184	1.320	2.504
10.	Desa Kaligintung	746	808	1.554
11.	Desa Temon Wetan	656	724	1.380
12.	Desa Temon Kulon	754	815	1.569
13.	Desa Kebonrejo	624	637	1.261
14.	Desa Janten	553	542	1.095
15.	Desa Karangwuluh	461	497	958
Jumlah Total		12.464	12.986	25.450

Sumber: Hasil Sensus Penduduk 2010 Badan Pusat Statistik

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa jumlah penduduk perempuan di Kecamatan Temon lebih banyak dibandingkan dengan jumlah penduduk laki-laki. Selisih antara perempuan dan laki-laki yaitu 522 jiwa. Berdasarkan estimasi hasil sensus penduduk tahun 2010 menunjukkan bahwa jumlah penduduk terbanyak berada di Desa Glagah yaitu 2.720 jiwa yang terdiri dari laki-laki 1.356 jiwa dan perempuan 1.364 jiwa,

sedangkan jumlah penduduk yang paling sedikit berada di Desa Karangwuluh yaitu 958 jiwa yang terdiri dari laki-laki 461 jiwa dan perempuan 497 jiwa.

c. Kondisi Ekonomi dan Pariwisata

1) Pertanian dan Perikanan

a) Pertanian

Mayoritas penduduk di Kecamatan Temon bekerja di sektor pertanian terutama di pertanian pangan yaitu padi dan palawija. Luas lahan sawah di Kecamatan Temon mencapai 1.066,95 Ha dan luas lahan perkebunan, serta ladang mencapai 1.262,46 Ha. Lahan pertanian terluas dari 15 desa di Kecamatan Temon yaitu Desa Glagah atau Desa Plumbon dengan luas lahan mencapai 125 Ha, sedangkan desa dengan lahan pertanian paling sempit yaitu Desa Kulur yang luas lahan yaitu 39 Ha.

Dilihat menurut sistem pengairannya dapat dibedakan menjadi empat yaitu pengairan irigasi teknis, setengah teknis, sederhana dan sistem pengairan tanah hujan. Luas lahan yang menggunakan sistem pengairan irigasi teknis yaitu

seluas 979,95 Ha dan yang menggunakan sistem tadah hujan yaitu seluas 87 Ha.³⁰⁷

Pada tahun 2013 komoditas tanaman pangan yang paling banyak produksinya adalah tanaman padi dengan jumlah produksi 12.548,6 Ton, tanaman jagung dengan jumlah produksi 627 Ton, tanaman ketela pohon dengan jumlah produksi 466 Ton, tanaman Kacang Tanah dengan jumlah produksi 119 Ton dan kedelai dengan jumlah produksi 3 Ton. Selain pertanian palawija, di Kecamatan Temon juga ada pertanian lainnya yaitu pertanian tanaman Holtikultura.³⁰⁸

Komoditas melon atau semangka dengan luas panen 444 Ha dengan jumlah produksi 8.976,8 Ton, cabe merah dengan luas panen 321 Ha dengan jumlah produksi 2.676,8 Ton, sawi dengan luas panen 5 Ha dengan jumlah produksi 68,8 Ton dan bawang merah dengan luas lahan panen 4 Ha dengan jumlah produksi 33,2 Ton.³⁰⁹

³⁰⁷*Ibid.*, hlm. 13-14.

³⁰⁸Kecamatan Temon Dalam Angka 2014 (Badan Pusat Statistik Kabupaten Kulon Progo), hlm. 59-63.

³⁰⁹Kecamatan Temon Dalam Angka 2014 (Badan Pusat Statistik Kabupaten Kulon Progo).

b) Perikanan

Di Kecamatan Temon juga memiliki Tempat Pelelangan Ikan (TPI) yang terletak di Desa Jangkaran. TPI merupakan pasar yang berada di pangkalan pendaratan ikan dan ditempat tersebut juga ada transaksi penjualan ikan atau hasil laut secara lelang.³¹⁰

Tabel 4: Produksi Ikan Tangkap di Kecamatan Temon

No.	Nama Ikan	Produksi (Kg)	Nilai Produksi (000 Rp)
1.	Bawal	1.627,9	128.653
2.	Layur	1.512,35	36.010
3.	Teri	871,3	1.605
4.	Petek	692,45	3.923
5.	Tenggiri	796,65	32.804
6.	Lobsters	143,355	52.719

Sumber: Tempat Pelelangan Ikan (TPI)

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa produksi ikan tangkap laut tahun 2013 menunjukkan bahwa ikan bawal memperoleh hasil produksi terbesar yaitu 1.627,9 Kg dengan nilai produksinya mencapai Rp128.653.000,- Layur

³¹⁰Statistik Daerah Kecamatan Temon 2014 (Badan Pusat Statistik Kabupaten Kulon Progo), hlm. 16.

memperoleh hasil produksi 1.512,35 Kg dengan nilai produksinya mencapai Rp36.010.000,- Teri memperoleh hasil produksi 871,3 Kg dengan nilai produksinya mencapai Rp1.605.000,- Petek memperoleh hasil produksi 692,45 Kg dengan nilai produksinya mencapai Rp3.923.000,- Tenggiri memperoleh hasil produksi 796,65 Kg dengan nilai produksinya mencapai Rp32.804.000,- dan Lobsters memperoleh hasil produksi 143,355 Kg dengan nilai produksinya mencapai Rp52.719.000,-.

2) Pariwisata

Pantai Glagah dan Pantai Congot merupakan wisata pantai unggulan di Kecamatan Temon. Pantai Glagah merupakan pantai yang paling banyak dikunjungi oleh wisatawan. Pantai ini terletak di Desa Wisata yaitu di Desa Glagah. Di pantai ini terdapat laguna yang menjadi wisata tirta, perkebunan wisata agro buah naga, bumi perkemahan, penginapan atau hotel, *event* lomba layang-layang dan motorcross baik tingkat nasional maupun internasional.³¹¹

³¹¹Statistik Daerah Kecamatan Temon 2014 (Badan Pusat Statistik Kabupaten Kulon Progo), hlm. 18.

**Tabel 5: Jumlah Pengunjung dan Pendapatan Objek
Wisata di Kecamatan Temon**

No.	Objek Wisata	Jumlah Wisatawan	Pendapatan (000 Rp)
1.	Pantai Glagah	293.981	829.820
2.	Pantai Congot	37.831	113.911
Jumlah Total		331.802	943.731

Sumber: Dinas Kebudayaan, Pariwisata, Pemuda dan
Olahraga Kabupaten Kulon Progo

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa pada tahun 2013 jumlah wisatawan atau pengunjung di Pantai Glagah yaitu 293.981 wisatawan dan di Pantai Congot jumlah wisatawan atau pengunjungnya yaitu 37.831 wisatawan dengan total pendapatan bersih sebesar Rp943.731.000,-



PEMERINTAH DAERAH DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
SEKRETARIAT DAERAH

Kompleks Kepatihan, Danurejan, Telepon (0274) 562811 - 562814 (Hunting)
YOGYAKARTA 55213

SURAT KETERANGAN / IJIN

070/REG/N/686/4/2015

Membaca Surat : **DEKAN KA BAG. TATA USAHA** Nomor : **UIN.02/TU.SH/TL.00/497/2015**
Tanggal : **20 APRIL 2015** Perihal : **IJIN PENELITIAN/RISET**

- Mengingat :
1. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2006, tentang Perizinan bagi Perguruan Tinggi Asing, Lembaga Penelitian dan Pengembangan Asing, Badan Usaha Asing dan Orang Asing dalam melakukan Kegiatan Penelitian dan Pengembangan di Indonesia;
 2. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 20 Tahun 2011, tentang Pedoman Penelitian dan Pengembangan di Lingkungan Kementerian Dalam Negeri dan Pemerintah Daerah;
 3. Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 37 Tahun 2008, tentang Rincian Tugas dan Fungsi Satuan Organisasi di Lingkungan Sekretariat Daerah dan Sekretariat Dewan Perwakilan Rakyat Daerah;
 4. Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 18 Tahun 2009 tentang Pedoman Pelayanan Perizinan, Rekomendasi Pelaksanaan Survei, Penelitian, Pendataan, Pengembangan, Pengkajian, dan Studi Lapangan di Daerah Istimewa Yogyakarta.

DIJINKAN untuk melakukan kegiatan survei/penelitian/pendataan/pengembangan/pengkajian/studi lapangan kepada:

Nama : **YUNITA PURWANDARI** NIP/NIM : **11720012**
Alamat : **FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA, SOSIOLOGI, UIN SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA**
Judul : **STRATEGI PT. ANGKASA PURA I (PERSERO) DALAM MENGHADAPI PENOLAKAN
MASYARAKAT TERHADAP RENCANA PEMBANGUNAN BANDARA INTERNASIONAL DI
KECAMATAN TEMON KABUPATEN KULON PROGO YOGYAKARTA**
Lokasi : **DINAS PERHUBUNGAN, KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA DIY, BIRO TATA
PEMERINTAHAN SETDA DIY, PT.ANGKASA PURA I YOGYAKARTA**
Waktu : **27 APRIL 2015 s/d 27 JULI 2015**

Dengan Ketentuan

1. Menyerahkan surat keterangan/ijin survei/penelitian/pendataan/pengembangan/pengkajian/studi lapangan *) dari Pemerintah Daerah DIY kepada Bupati/Walikota melalui instansi yang berwenang mengeluarkan ijin dimaksud;
2. Menyerahkan soft copy hasil penelitiannya baik kepada Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta melalui Biro Administrasi Pembangunan Setda DIY dalam compact disk (CD) maupun mengunggah (upload) melalui website adbang.jogjaprovo.go.id dan menunjukkan cetakan asli yang sudah disahkan dan dibubuhi cap instansi;
3. Ijin ini hanya dipergunakan untuk keperluan ilmiah, dan pemegang ijin wajib mentaati ketentuan yang berlaku di lokasi kegiatan;
4. Ijin penelitian dapat diperpanjang maksimal 2 (dua) kali dengan menunjukkan surat ini kembali sebelum berakhir waktunya setelah mengajukan perpanjangan melalui website adbang.jogjaprovo.go.id;
5. Ijin yang diberikan dapat dibatalkan sewaktu-waktu apabila pemegang ijin ini tidak memenuhi ketentuan yang berlaku.

Dikeluarkan di Yogyakarta
Pada tanggal **27 APRIL 2015**

A.n Sekretaris Daerah

Asisten Perekonomian dan Pembangunan
Ub.

Kepala Biro Administrasi Pembangunan



Drs. Tri Mulyono, MM

NIP. 19620830 198903 1 006

Tembusan

1. GUBERNUR DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA (SEBAGAI LAPORAN)
2. BUPATI KULON PROGO C.Q KPT KULON PROGO
3. DINAS PERHUBUNGAN, KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA DIY
4. BIRO TATA PEMERINTAHAN SETDA DIY, PT.ANGKASA PURA I YOGYAKARTA
5. DEKAN KA BAG. TATA USAHA, UIN SUNAN KALIJAGA YOGYAKARTA
6. YANG BERSANGKUTAN



PEMERINTAH KABUPATEN KULON PROGO
BADAN PENANAMAN MODAL DAN PERIZINAN TERPADU
Unit 1: Jl. Perwakilan No. 1, Wates, Kulon Progo Telp.(0274) 775208 Kode Pos 55611
Unit 2: Jl. KHA Dahlan, Wates, Kulon Progo Telp.(0274) 774402 Kode Pos 55611
Website: bpmpt.kulonprogokab.go.id Email : bpmpt@kulonprogokab.go.id

SURAT KETERANGAN / IZIN

Nomor : 070.2 /00430/V/2015

- Memperhatikan : Surat dari Sekretariat Daerah Provinsi DIY Nomor: 070/REG/V/686/4/2015, TANGGAL: 27 APRIL 2015, PERIHAL: IZIN PENELITIAN
- Mengingat : 1. Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 61 Tahun 1983 tentang Pedoman Penyelenggaraan Pelaksanaan Penelitian dan Pengembangan di Lingkungan Departemen Dalam Negeri;
2. Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 18 Tahun 2009 tentang Pedoman Pelayanan Perizinan, Rekomendasi Pelaksanaan Survei, Penelitian, Pengembangan, Pengkajian dan Studi Lapangan di Daerah Istimewa Yogyakarta;
3. Peraturan Daerah Kabupaten Kulon Progo Nomor : 16 Tahun 2012 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Lembaga Teknis Daerah;
4. Peraturan Bupati Kulon Progo Nomor : 73 Tahun 2012 tentang Uraian Tugas Unsur Organisasi Terendah Pada Badan Penanaman Modal dan Perizinan Terpadu..
- Diizinkan kepada : YUNITA PURWANDARI
NIM / NIP : 11720012
PT/Instansi : UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA YOGYAKARTA
Keperluan : IZIN PENELITIAN
Judul/Tema : STRATEGI PT. ANGKASA PURA I (PERSERO) DALAM MENGHADAPI PENOLAKAN MASYARAKAT TERHADAP RENCANA PEMBANGUNAN BANDARA INTERNASIONAL DI KECAMATAN TEMON KABUPATEN KULON PROGO YOGYAKARTA
Lokasi : DESA JANGKARAN, PALIHAN, SINDUTAN, GLAGAH, DAN KEBONREJO
Waktu : KECAMATAN TEMON KABUPATEN KULON PROGO
: 27 April 2015 s/d 27 Juli 2015

1. Terlebih dahulu menemui/melaporkan diri kepada Pejabat Pemerintah setempat untuk mendapat petunjuk seperlunya.
2. Wajib menjaga tata tertib dan mentaati ketentuan-ketentuan yang berlaku.
3. Wajib menyerahkan hasil Penelitian/Riset kepada Bupati Kulon Progo c.q. Kepala Badan Penanaman Modal dan Perizinan Terpadu Kabupaten Kulon Progo.
4. Izin ini tidak disalahgunakan untuk tujuan tertentu yang dapat mengganggu kestabilan Pemerintah dan hanya diperlukan untuk kepentingan ilmiah.
5. Apabila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan menjadi tanggung jawab sepenuhnya peneliti
6. Surat izin ini dapat diajukan untuk mendapat perpanjangan bila diperlukan.
7. Surat izin ini dapat dibatalkan sewaktu-waktu apabila tidak dipenuhi ketentuan-ketentuan tersebut di atas.

Ditetapkan di : Wates
Pada Tanggal : 05 Mei 2015

**KEPALA
BADAN PENANAMAN MODAL
DAN PERIZINAN TERPADU**



AGUNG KURNIAWAN, S.I.P., M.Si
Pemimpin Tk.I ; IV/b
NIP.196808051996031005

Tembusan kepada Yth. :

1. Bupati Kulon Progo (Sebagai Laporan)
2. Kepala Bappeda Kabupaten Kulon Progo
3. Kepala Kantor Kesbangpol Kabupaten Kulon Progo
4. Kepala Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Kulon Progo
5. Kepala BPN Kabupaten Kulon Progo
6. Kepala Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil Kab. Kulon Progo
7. Camat Temon Kabupaten Kulon Progo
8. Kepala Desa Jangkar Kec. Temon
9. Kepala Desa Palihan Kec. Temon
10. Kepala Desa Sindutan Kec. Temon
11. Kepala Desa Glagah Kec. Temon
12. Kepala Desa Kebonrejo Kec. Temon
13. Yang bersangkutan
14. Arsip

Nomor: UIN.02/R.Km/PP.00.9/2059/2011



**KEMENTERIAN AGAMA RI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SUNAN KALIJAGA**

Sertifikat

diberikan kepada:

Nama : Yunita Purwandari
NIM : 11720012
Fakultas/Prodi : Ilmu Sosial dan Humaniora/ Sosiologi
Sebagai : Peserta

SOSIALISASI PEMBELAJARAN DI PERGURUAN TINGGI

Bagi Mahasiswa Baru UIN Sunan Kalijaga Tahun Akademik 2011/2012

Tanggal 06 s.d. 08 September 2011 (20 jam pelajaran)

atas keberhasilannya menyelesaikan semua tugas workshop



Yogyakarta, 09 September 2011

Dr. H. Akhmad Rifai'i, M.Phil.
Pembantu Rektor Bidang Kemahasiswaan

Dr. H. Akhmad Rifai'i, M.Phil.
NIP. 19600905 198603 1006



SERTIFIKAT

No. 118.PAN-OPAK.UNIV.UIN.YK.AA.09.2011

diberikan kepada :

atas partisipasinya sebagai :

PESERTA

Dalam Orientasi Pengenalan Akademik & Kemahasiswaan (OPAK) 2011 yang diselenggarakan oleh Panitia Orientasi Pengenalan Akademik & Kemahasiswaan (OPAK) 2011 dengan tema : *Memumbuhkan Peran mahasiswa; Upaya Menwujudkan Bhineka Tunggal Ika* pada 14-16 September 2011 di Kampus UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta

mengetahui,

Yogyakarta, 16 September 2011

Pembantu Rektor III
UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta

Dr. H. Ahmad Rifata'ie, M. Phil
NIP. 19660905 198603 1 006

Dewan Eksekutif Mahasiswa (DEMA)
UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta

Abdur Kholid
Presiden

Panitia OPAK 2011
UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta

M. Fauzi
Ketua

Ach. Solaiman
sekretaris



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
Jl. Marsda Adisucipto Telp. (0274) 585300 Fax. 519571

SERTIFIKAT

No. UIN.02 /DSH.3/PP.00.9/0046/2014

Diberikan Kepada:

YUNITA PURWANDARI

NIM : 11720012

Program Studi : Sosiologi

Telah Lulus, Ujian Sertifikasi Membaca Al Quran

dengan Predikat :

Sangat Baik (A)

Yogyakarta, 11 April 2014

a.n.Dekan

Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan

H. Andy Dermawan, M.Ag
NIP. 19700908 20063 1 001



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
LEMBAGA PENELITIAN DAN
PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT (LP2M)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

SERTIFIKAT

Nomor : UIN.02/L.2/PP.06/P3.2208/2014

Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat (LPPM) UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta memberikan sertifikat kepada :

Nama : Yunita Purwandari
Tempat, dan Tanggal Lahir : Kediri, 06 Oktober 1992
Nomor Induk Mahasiswa : 11720012
Fakultas : Ilmu Sosial dan Humaniora

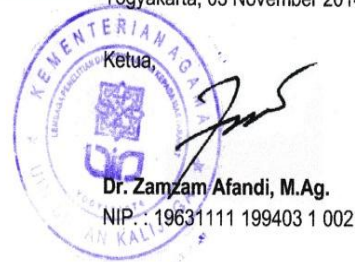
yang telah melaksanakan Kuliah Kerja Nyata (KKN) Integrasi-Interkoneksi Tematik Posdaya Berbasis Masjid Semester Khusus, Tahun Akademik 2013/2014 (Angkatan ke-83), di :

Lokasi : Tamanmartani 2
Kecamatan : Kalasan
Kabupaten/Kota : Kab. Sleman
Propinsi : D.I. Yogyakarta

dari tanggal 07 Juli 2014 s.d. 17 September 2014 dan dinyatakan LULUS dengan nilai 95,83 (A). Sertifikat ini diberikan sebagai bukti yang bersangkutan telah melaksanakan Kuliah Kerja Nyata (KKN) dengan status intrakurikuler dan sebagai syarat untuk dapat mengikuti ujian Munaqasyah Skripsi.



Yogyakarta, 03 November 2014



شهادة اختبار كفاءة اللغة العربية

الرقم: UIN.02 / L4 / PM.03.2 / a4.72.325 / 2015

تشهد ادارة مركز التنمية اللغوية بأن

الاسم : Yunita Purwandari :

تاريخ الميلاد : ٦ أكتوبر ١٩٩٢

قد شاركت في اختبار كفاءة اللغة العربية في ٢٠ أغسطس ٢٠١٥, وحصلت
على درجة :

٣٩	فهم المسموع
٤٣	التركيب النحوية و التعبيرات الكتابية
٣٠	فهم المقروء
٣٧٢	مجموع الدرجات

هذه الشهادة صالحة لمدة سنتين من تاريخ الإصدار

جوكجاكرتا, ٢٠ أغسطس ٢٠١٥

المدير



Dr. Sembodo Ardi Widodo, S.Ag., M.Ag.

رقم التوظيف : ١٩٦٨٠٩١٥١٩٩٨٠٣١٠٠٥





TEST OF ENGLISH COMPETENCE CERTIFICATE

No: UIN.02/L4/PM.03.2/b4.72.329/2015

Herewith the undersigned certifies that:

Name : **Yunita Purwandari**
Date of Birth : **October 06, 1992**
Sex : **Female**

took TOEC (Test of English Competence) held on **August 21, 2015** by Center for Language Development of State Islamic University Sunan Kalijaga Yogyakarta and got the following result:

CONVERTED SCORE	
Listening Comprehension	45
Structure & Written Expression	42
Reading Comprehension	37
Total Score	413

Validity: 2 years since the certificate's issued



Yogyakarta, August 21, 2015
Director,

Dr. Sembodo Ardi Widodo, S.Ag., M.Ag.
NIP. 19680915 199803 1 005



UJIAN SERTIFIKASI TEKNOLOGI INFORMASI DAN KOMUNIKASI

diberikan kepada

Nama : YUNITA PURWANDARI
NIM : 11720012
Fakultas : ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
Jurusan/Prodi : SOSIOLOGI
Dengan Nilai :

No.	Materi	Nilai	
		Angka	Huruf
1.	Microsoft Word	80	B
2.	Microsoft Excel	40	E
3.	Microsoft Power Point	90	A
4.	Internet	90	A
5.	Total Nilai	75	B
Predikat Kelulusan		Memuaskan	

Yogyakarta, 7 September 2015

Kepala PTIPD

Agung Fatwanto, Ph.D.

NIP. 197701032005011003



Standar Nilai:

Angka	Huruf	Predikat
86 - 100	A	Sangat Memuaskan
71 - 85	B	Memuaskan
56 - 70	C	Cukup
41 - 55	D	Kurang
0 - 40	E	Sangat Kurang



CURRICULUM VITAE

- Nama : Yunita Purwandari
- Tempat, Tanggal Lahir : Oku Selatan, 06 Oktober 1992
- Alamat : Dsn. Air Abang Ds. Galang Tinggi, Kec. Mekakau Ilir,
Kab. Oku Selatan, Sumatera Selatan
- Jurusan : Sosiologi
- No. Hp : 0857-9920-0929
- Email : anita.sociology@gmail.com
- Riwayat Pendidikan :
1. TK Perwanida Kepuhrejo Gampengrejo Kediri (1997 – 1998)
 2. MI PSM Kepuhrejo Gampengrejo Kediri (1998 – 2004)
 3. MTs Negeri Pagu Kediri (2004 – 2007)
 4. MA Ar-Rahmah Purwotengah Papar Kediri (2007 – 2008)
 5. MAN 3 Kediri (2008 – 2011)
 6. UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta (2011 – 2016)
- Pengalaman Organisasi :
1. 2013 – 2014 Bendahara Umum UKM Kordiska UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta
 2. 2013 – 2014 Koordinator Bidang Intelektual BEM-J Sosiologi UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta
 3. 2014 – 2015 Koordinator L-Sip (Lingkar Studi Islam Pembebasan) UKM Kordiska UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta
 4. 2014 – 2015 Kepala Bidang Pemberdayaan Perempuan HMI Komisariat Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta