

**ANALISIS DAMPAK PERPINDAHAN BANDAR UDARA  
TERHADAP PERTUMBUHAN PEREKONOMIAN DI  
KABUPATEN LOMBOK TENGAH**

**JURNAL ILMIAH**

**Disusun oleh :**

**Lalu Muhammad Azmi Prasetya  
115020100111072**



**JURUSAN ILMU EKONOMI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
MALANG  
2015**

**LEMBAR PENGESAHAN PENULISAN ARTIKEL JURNAL**

Artikel jurnal dengan judul :

**ANALISIS DAMPAK PERPINDAHAN BANDAR UDARA TERHADAP  
PERTUMBUHAN PEREKONOMIAN DI KABUPATEN LOMBOK TENGAH**

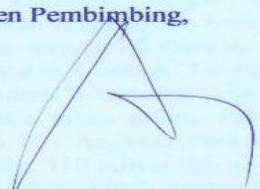
Yang disusun oleh :

Nama : Lalu Muhammad Azmi Prasetya  
NIM : 115020100111072  
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis  
Jurusan : S1 Ilmu Ekonomi

Bahwa artikel jurnal tersebut dibuat sebagai *persyaratan ujian skripsi* yang dipertahankan di depan Dewan Penguji pada tanggal 9 Juli 2015.

Malang, 09 Juli 2015

Dosen Pembimbing,

  
**Prof. Agus Suman SE, DEA, Ph.D.**  
NIP. 19600615 198701 1 001

# ANALISIS DAMPAK PERPINDAHAN BANDAR UDARA TERHADAP PERTUMBUHAN PEREKONOMIAN DI KABUPATEN LOMBOK TENGAH

Lalu Muhammad Azmi Prasetya

Prof. Agus Suman, SE., DEA, Ph.D

Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Brawijaya

laloeazmi@gmail.com

## ABSTRACT

*The purpose of this study is to analyze the impact of the existence of an airport on five sub-districts in Lombok Tengah regency that is Praya , Praya Barat , Praya Barat Daya , Praya Tengah , and Pujut .The impact of the displacement the airport includes central change growth and changes public welfare area around Lombok International Airport ( LIA).*

*The method of analysis used was analysis scallogram , centrality index, analysis of gravity, descriptive analysis. The analysis showed that a growth center near the area of the LIA is in Praya with in Praya Barat , Praya Barat Daya , Praya Tengah , and Pujut is the hinterland of Praya. Then the overall LIA positive impact on improving the welfare of the community around the LIA regardless of some problems inflicted .*

*Keywords: Growth Center, Scallogram, Centrality, Gravity, Public Welfare, Typology Klassen*

---

## A. LATAR BELAKANG

Tujuan utama dari usaha - usaha pembangunan ekonomi selain menciptakan pertumbuhan yang setinggi - tingginya ialah menghapus atau mengurangi tingkat kemiskinan, ketimpangan pendapatan, dan tingkat pengangguran. Kesempatan kerja bagi penduduk atau masyarakat akan memberikan pendapatan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya (Todaro, 2000).

Dalam beberapa tahun terakhir Kabupaten Lombok Tengah mengkonsentrasikan pembangunan pada sektor infrastruktur. Hal ini dapat dirasakan dengan jelas mulai dari pembangunan Bandara Internasional Lombok (BIL) yang diresmikan pada tanggal 20 Oktober 2011 oleh Presiden Republik Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono di Kabupaten Lombok Tengah persisnya di desa Tanak Awu. Pembangunan bandara baru menggantikan Bandara Selaparang yang sekarang di jadikan sebagai sekolah penerbangan. Bandara ini dibangun di atas lahan seluas 550 hektare dan biaya pembangunan sebesar Rp. 945,8 milyar yang berasal dari PT. Angkasa Pura I sebesar Rp. 795,8 milyar, pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Barat sebesar Rp. 110 milyar dan pemerintah Kabupaten Lombok Tengah 40 milyar. Merupakan jumlah biaya yang tidak sedikit, namun tentunya diharapkan memberikan dampak yang juga tidak kecil bagi pemerintah maupun dampak bagi masyarakat .

Pembangunan infrastruktur pada sektor transportasi merupakan pembangunan yang berorientasi dan berfungsi untuk mendukung seluruh kegiatan dari pembangunan di daerah atau wilayah itu sendiri. Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu aspek penting dan strategis untuk mempercepat proses pembangunan daerah. infrastruktur juga memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Mengingat gerak laju dan pertumbuhan ekonomi suatu daerah tidak dapat pisahkan dari ketersediaan infrastruktur seperti transportasi, telekomunikasi, sanitasi, dan energi. Oleh karena itu, pembangunan sektor ini menjadi fondasi dari pembangunan ekonomi selanjutnya.

Untuk menjawab pertanyaan seberapa besarkah dampak dari perpindahan bandara terhadap pola dan struktur perekonomian di lima Kecamatan di Lombok Tengah dan seberapa besarkah dampak dari perpindahan bandara ini terhadap kesejahteraan masyarakat dan lingkungan di Lombok Tengah. Maka di perlukan suatu kajian yang hasilnya perlu dipertimbangkan sebagai dasar kebijakan bagi Pemerintah daerah dalam merumuskan kebijakannya. Sehingga tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi pola dan struktur perekonomian di lima Kecamatan lingkaran area bandara di Lombok Tengah dan menganalisis perubahan kesejahteraan masyarakat dan lingkungan di Lombok Tengah.

## B. KAJIAN PUSTAKA

### **Teori Kutub Pertumbuhan Ekonomi (*Growth Pole Theory*)**

Teori kutub pertumbuhan pertama kali di perkenalkan oleh ekonom Perancis yaitu Perroux pada tahun 1955 dengan teorinya *pole de croissanse* atau *pole de development*, yang menyatakan pertumbuhan tidak muncul di setiap tempat secara simultan dan serentak (Rahardjo Adisasmita, 2008). Pertumbuhan itu muncul di kutub - kutub pertumbuhan diciptakan dan memiliki intensitas yang berbeda yang disebut pusat pertumbuhan. Kutub pertumbuhan regional terdiri dari satu kumpulan industri - industri yang mengalami kemajuan dan saling berhubungan, serta cenderung menimbulkan aglomerasi yang disebabkan oleh adanya faktor – faktor ekonomi eksternal.

Perroux berpendapat bahwa fakta dasar dari perkembangan spasial, sebagaimana halnya dengan perkembangan industri adalah bahwa pertumbuhan tidak terjadi di sembarang tempat dan juga tidak terjadi secara serentak; pertumbuhan itu terjadi pada titik - titik atau kutub - kutub perkembangan, dengan intensitas yang berubah - ubah; perkembangan ini menyebar sepanjang saluran - saluran yang beraneka ragam dan dengan efek yang beraneka - ragam terhadap keseluruhan perekonomian". (Glasson dalam Sitohang, 1977).

### **Indikator Kesejahteraan Masyarakat**

Pada intinya pembangunan menurut Jayadinata (1999), meliputi tiga kegiatan yang saling berhubungan, yaitu (a) menimbulkan peningkatan kemakmuran dan peningkatan pendapatan serta kesejahteraan sebagai tujuan, dengan tekanan perhatian pada lapisan terbesar (dengan pendapatan terkecil) dalam masyarakat ; (b) memilih metode yang sesuai untuk mencapai tujuan itu; (c) menyusun kembali (*restructuring*) masyarakat dengan maksud agar terjadinya pertumbuhan sosial ekonomi yang kuat.

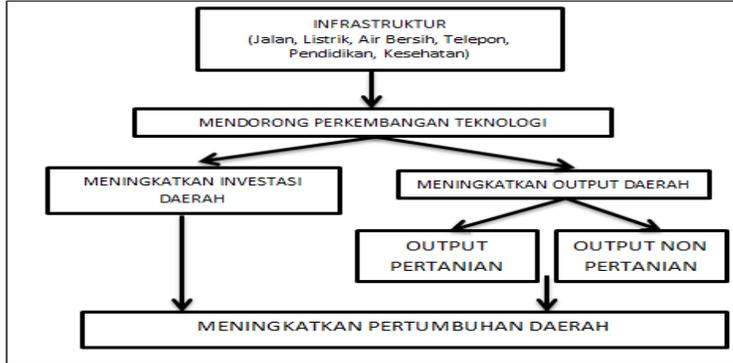
Konseptualisasi pembangunan merupakan proses perbaikan yang berkesinambungan pada suatu masyarakat menuju kehidupan yang lebih baik atau lebih sejahtera, maka terdapat beberapa cara untuk menentukan tingkat kesejahteraan pada suatu negara tolak ukur pembangunan bukan hanya pendapatan, berkurangnya kemiskinan dan mengecilnya tingkat pengangguran. Argumentasinya bahwa pertumbuhan ekonomi haruslah diringi dengan pemerataan hasil - hasil pertumbuhan untuk dapat dianggap sebagai keberhasilan pembangunan. Perkembangan ekonomi dengan demikian mengandung pengertian bahwa bukan hanya terjadi pendapatan perkapita yang meningkat, tetapi seiring dengan itu meningkat pula kapabilitas rakyat yang ditunjukkan oleh meluasnya pemilikan harta atau sumber-sumber ekonomi dikalangan masyarakat.

### **Infrastruktur dan Pertumbuhan Ekonomi**

Infrastruktur dibedakan menjadi dua jenis, yakni infrastruktur ekonomi dan infrasturktur sosial. Infrastruktur ekonomi adalah infrastruktur fisik, baik yang digunakan dalam proses produksi maupun yang dimanfaatkan oleh masyarakat luas. Dalam pengertian ini meliputi semua prasarana umum seperti tenaga listrik, telekomunikasi, perhubungan, irigasi, air bersih, dan sanitasi, serta pembuangan limbah. Sedangkan infrastruktur sosial antara lain meliputi prasarana kesehatan dan pendidikan (Ramelan, 1997).

Menurut Dornbusch dalam Prasetyo (2010) investasi merupakan komponen penting permintaan agregat. Investasi juga meningkatkan modal dan meningkatkan kapasitas produksi perekonomian. Pada akhirnya pembangunan infrastruktur dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Untuk lebih jelasnya, pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi dapat dinyatakan melalui skema pada Gambar 1 :

Gambar 1 : *Pengaruh Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi*



Sumber : Prasetyo (2010)

### Transportasi dan Pembangunan Merupakan Proses Interaksi Dua Arah

Hubungan antara transportasi dan pembangunan adalah sangat erat dan sangat penting, baik dilihat dari segi teori maupun dari segi praktek. Hal ini telah menarik perhatian para ahli perencanaan pembangunan semenjak beberapa dasa warsa yang lalu, baik di negara – negara telah maju maupun di negara – negara yang sedang berkembang. Interaksi antara tingkat rata – rata kehidupan penduduk suatu daerah merupakan faktor penting yang mempengaruhi kemajuan ekonomi dan sosial, dan hal ini harus senantiasa diperhatikan dalam setiap perencanaan pembangunan, baik secara nasional maupun regional.

Studi perserikatan Bangsa – bangsa (PBB) yang dilakukan beberapa tahun yang lalu telah mengklaim bahwa transportasi merupakan kekuatan membentuk pertumbuhan ekonomi (*the formative power of economic growth*). Seringkali pula kita mendengar adanya pendapat menyatakan bahwa transportasi lebih merupakan “akibat” dari pada “sebab” (*transport is a result rather than a course*). Walaupun pertanyaan – pertanyaan di atas diungkapkan sebagai suatu pernyataan yang dianggap sangat sederhana dan terlalu berlebihan akan tetapi dapat ditarik kesimpulan bahwa hubungan antara transportasi dan pembangunan adalah merupakan proses interaksi dua arah yang esensial, dan akibat dari interaksi tergantung dari tipe perekonomian, selain dari pada itu tergantung pula tingkat pembangunan yang terjadi di suatu daerah atau negara (Rahardjo Adisasmita, 2008).

### Peran Bandar Udara

Bandar udara merupakan sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat. Bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landas pacu namun bandara - bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penggunaannya.

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dalam Dwipoyanthi (2012) mengatakan bandar udara memiliki peran sebagai simpul dalam jaringan transportasi udara, pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi serta keselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah, tempat kegiatan alih moda transportasi, pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdagangan dan / atau pariwisata dalam menggerakkan dinamika pembangunan nasional, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya, pengembangan daerah perbatasan, penanganan bencana, dan prasarana memperkuat wawasan nusantara dan kedaulatan negara.

### C. METODE PENELITIAN

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder, yaitu dari kuesioner, wawancara terstruktur, observasi langsung, dan data pendukung dari BPS Kabupaten Lombok Tengah

dan kantor desa sekitar bandar udara. Analisis dilakukan dengan menggunakan analisis skalogram, indeks sentralitas, analisis gravitasi dan statistik deskriptif.

Dalam penelitian ini pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan teknik pengambilan sampel (*sampling*) yang sudah ada. Teknik *sampling* yang digunakan adalah *purposive sampling* dan *snowball sampling*. *Purposive sampling* merupakan pengambilan sampel terbatas pada orang tertentu yang dapat memberikan informasi yang diinginkan karena mereka adalah satu - satunya yang memilikinya atau memenuhi beberapa kriteria yang ditentukan oleh peneliti. Sampel yang dipilih merupakan orang - orang yang merasakan saat - saat sebelum perpindahan bandar udara sesudahnya sehingga sampel dalam penelitian ini sulit diidentifikasi. Oleh karena itu, dalam pengambilan sampel digunakan juga teknik pengambilan sampel bola salju (*snowball sampling*). Sampel dalam penelitian ini ada dua yaitu sampel yang terdiri dari para *key person* dan sampel yang terdiri dari para responden penelitian. *Key Person* dalam penelitian ini adalah:

- Kepala Desa di Sekitar Bandar Udara
- Penduduk Setempat
- Pemilik Lahan disekitar Bandar Udara
- Pedagang di pasar Tradisional sekitar Bandar Udara
- Pedagang di pertokoan sekitar Bandar Udara

Sampel yang terdiri dari responden diambil di sekitar tempat - tempat strategis yang paling merasakan dampak dari perpindahan bandaradi Kabupaten Lombok Tengah.

#### D. PEMBAHASAN DAN HASIL PENELITIAN

##### **Analisis Pola Pertumbuhan dan Sektor Unggulan antar Kecamatan di Lingkar Area BIL**

Kabupaten Lombok Tengah merupakan salah satu bagian dari Provinsi Nusa Tenggara Barat memiliki posisi koordinat bumi antara 116°05' sampai 116°24' bujur timur dan 8°24' sampai 8°57' lintang selatan dengan luas wilayah mencapai 1.208,39 km<sup>2</sup> (120.839 ha). Luas wilayah lingkaran lima kecamatan yang diteliti di Lombok tengah adalah 52,88 % dan penduduknya 43,2 % dari jumlah keseluruhan Lombok Tengah.

Dalam analisis tipologi klasen digunakan untuk mengetahui gambaran tentang pola dan struktur pertumbuhan ekonomi masing - masing daerah menunjukkan bahwa, Kec. Pujut merupakan daerah yang termasuk dalam kategori daerah cepat maju dan cepat tumbuh. Hal ini disebabkan oleh pembangunan fisik bangunan bandara berada di daerah tersebut. Seperti yang terlihat pembangunan sarana dan prasarana ekonomi, sosial, pemerintahan di daerah ini berjalan begitu cepat sehingga menimbulkan peningkatan taraf kesejahteraan masyarakat daerah tersebut. Kemudian kec. Praya dan Praya Barat termasuk dalam kategori maju tapi tertekan hal ini disebabkan oleh tingkat pertumbuhan ekonomi di dua kecamatan tersebut dibawah rata - rata Kabupaten akan tetapi pendapatan perkapitanya diatas rata - rata Kabupaten. Selanjutnya Kec. Praya Barat Daya dan Praya Tengah termasuk dalam kategori relatif tertinggal hal ini dikarenakan baik pertumbuhan ekonomi maupun pendapatan perkapitanya dibawah rata - rata Kabupaten.

Berdasarkan tipologi klasen sektor perekonomian di 5 kecamatan ini dapat diklasifikasikan menjadi sektor unggulan, sektor potensial, dan sektor terbelakang. Klasifikasi sektor perekonomian berdasarkan tipologi klasen dapat dilihat sebagai berikut:

**Tabel 1: Klasifikasi Sektor Unggulan di 5 Kecamatan Lingkar Area BIL**

| No | Kecamatan        | Klasifikasi | Sektor  |
|----|------------------|-------------|---|
| 1. | Praya Barat      | Unggulan    | Pertanian, Pertambangan & penggalian, dan Industri pengolahan.                                |
|    |                  | Potensial   | Listrik, gas dan air bersih, Bangunan / konstruksi, Bank , usaha persewaan & jasa perusahaan. |
|    |                  | Tertinggal  | Perdagangan , hotel & restoran, Angkutan & komunikasi, Jasa – jasa.                           |
| 2. | Praya Barat Daya | Unggulan    | Pertanian, Pertambangan & penggalian, dan Industri  |

|    |              |                                     |  |
|----|--------------|-------------------------------------|--|
|    |              | Potensial Tertinggal                | pengolahan.<br>Tidak sektor yang potensial di kecamatan ini.<br>Perdagangan, hotel & restoran, Angkutan & komunikasi, Jasa – jasa, Listrik, gas & air bersih, Bangunan / konstruksi, Bank, usaha persewaan & jasa perusahaan.  |
| 3. | Pujut        | Unggulan<br>Potensial<br>Tertinggal | Pertanian, Angkutan & komunikasi.<br>Perdagangan, hotel & restoran, Jasa – jasa, Listrik, gas & air bersih, Bangunan / konstruksi, Industri pengolahan.<br>Listrik, gas & air bersih.  |
| 4. | Praya        | Unggulan<br>Potensial<br>Tertinggal | Bangunan / konstruksi, Perdagangan, hotel & restoran, Bank, usaha persewaan & jasa perusahaan, Jasa – jasa, Listrik, gas & air bersih.<br>Pertanian, Industri pengolahan.<br>Pertambangan & penggalian, Angkutan & komunikasi  |
| 5. | Praya Tengah | Unggulan<br>Potensial<br>Tertinggal | Pertanian, Listrik, gas & air bersih, Bangunan / konstruksi, Bank, usaha persewaan & jasa perusahaan, Jasa – jasa.<br>Industri pengolahan.<br>Perdagangan, hotel & restoran, Angkutan & komunikasi, Pertambangan & komunikasi. |

*Sumber : Peneliti*

#### **Analisis Hirarki dan Keterkaitan antar Kecamatan di Lingkar Area BIL**

Analisis sistem hirarki menempatkan Kec. Praya sebagai pusat pelayanan yang sangat mendominasi dalam hal ketersediaan fasilitas publik. Hal ini sesuai dengan konsep kutub pertumbuhan dimana kegiatan ekonomi, sosial, maupun pemerintahan dalam suatu daerah cenderung beraglomerasi di sekitar pusat pertumbuhan. Dalam kurun waktu empat tahun terakhir pertumbuhan pembangunan fasilitas publik di 5 kecamatan ini sebesar 9,2 persen pertahun, menunjukkan bahwa pembangunan bandara memberikan dampak yang positif terhadap pertumbuhan Pembangunan fasilitas publik.

**Tabel 1 : Orde Pertumbuhan Kecamatan di Lingkar Bandar Udara Internasional Lombok**

| Kecamatan        | 2010     | 2011     | 2012     | 2013     |
|------------------|----------|----------|----------|----------|
| Praya Barat      | Orde III | Orde III | Orde III | Orde III |
| Praya Barat Daya | Orde III | Orde III | Orde III | Orde III |
| Pujut            | Orde III | Orde III | Orde II  | Orde II  |
| Praya            | Orde I   | Orde I   | Orde I   | Orde I   |
| Praya Tengah     | Orde III | Orde III | Orde III | Orde III |

*Sumber : Peneliti*

Jika dilihat, terjadi proses perubahan orde pertumbuhan Kec. Pujut. Pada tahun 2011 wiliayah ini masih merupakan kecamatan yang berorde tiga, namun setelah tahun 2012 orde pertumbuhan Kec. Pujut berada pada orde kedua. Hal ini mengimplikasikan bahwa setelah adanya BIL terjadi pemerataan pembangunan di lima kecamatan tersebut sehingga membawa dampak balik (*backwash*) positif terhadap perkembangan pembangunan fasilitas publik. Kec. Praya Barat mengalami kenaikan nilai pertumbuhan pembangunan fasilitas, akan tetapi tidak signifikan Pujut. Kec. Praya Barat Daya dan Praya Tengah mengalami kenaikan nilai pertumbuhan pembangunan fasilitas publik namun tidak stabil jika dibandingkan dengan Pujut dan Praya Barat.

Salah satu sasaran utama dari pembangunan bandara adalah mengurangi kesenjangan atau ketimpangan pembangunan antar kecamatan. Sehingga dengan adanya pemerataan pertumbuhan pembangunan antar kecamatan mengimplementasikan dari strategi kebijakan pemerintah daerah untuk membangun bandara baru di Lombok Tengah dianggap berhasil. Dalam kasus di Lombok Tengah ini

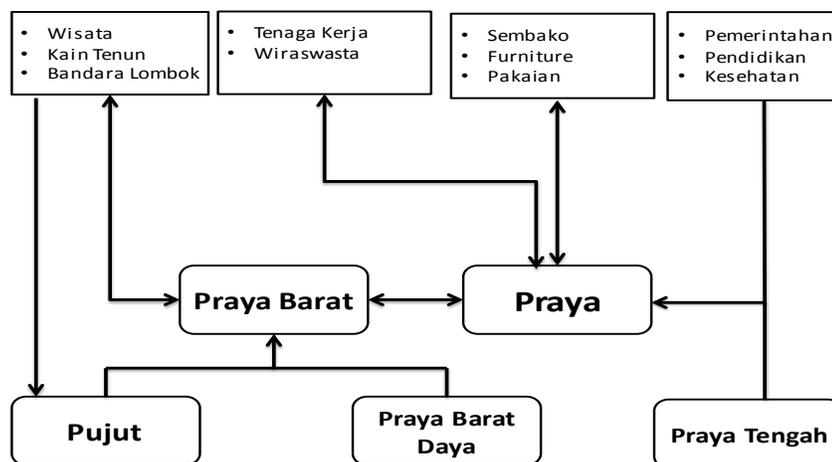
pembentukan kutub pertumbuhan baru oleh pemerintah berhasil memerankan fungsinya sebagai penggerak terhadap wilayah sekitarnya.

Analisis wilayah pengaruh dilakukan terhadap lima kecamatan, yaitu Praya, Pujut, Praya, Praya Barat, Praya Barat daya, dan Praya Tengah dengan memanfaatkan data jarak antar ibukota Kecamatan dan jumlah penduduk kecamatan menunjukkan bahwa Kec. Praya sebagai pusat interaksi antar kecamatan di lingkaran area BIL. Interaksi antara Praya dan Praya Tengah merupakan interaksi yang paling kuat. Praya Barat berada di peringkat kedua dalam kuatnya interaksi antar daerah pusat pertumbuhan dan daerah belakangnya. Pujut dan Praya Barat Daya berada di peringkat ketiga dan keempat dalam hal kuatnya interaksi dengan Praya.

Kecamatan Pujut dan Praya Barat Daya lebih cenderung melakukan interaksi dengan Praya Barat. Sehingga hal ini menjelaskan bahwa Praya Barat memiliki daerah belakangnya yaitu Pujut dan Praya Barat Daya. Distribusi komoditas sentra seperti sembako, furnitur, dan pakaian di pasok terlebih dahulu di Praya Barat dan setelah itu baru di distribusikan ke Pujut dan Praya Barat Daya. Begitu juga sebaliknya, Pujut dan Praya Barat Daya mendistribusikan hasil sumber dayanya ke Praya Barat dan setelah itu Praya Barat mendistribusikannya ke Praya. Untuk pelayanan pemerintahan, pendidikan, dan kesehatan cenderung lebih ke Kota Praya. Hal ini disebabkan oleh ketiga fasilitas tersebut terpusat di Kota Praya seperti rumah sakit, gedung perkantoran, dan tempat kursus – kursus. Akan tetapi untuk mobilitas tenaga kerja dan wiraswasta lebih cenderung ke Kec. Pujut, karena pembangunan area bisnis di wilayah ini berkembang dengan sangat pesat. Sebagai contohnya ialah pembangunan perhotelan di desa Tanak Awu dan Kute yang meningkat pesat empat tahun terakhir ini.

Bentuk hubungan antara daerah pusat dengan wilayah belakangnya ini bersifat generatif, maksudnya ialah daerah pusat menjalankan bermacam – macam fungsi, baik untuk dirinya sendiri maupun untuk wilayah belakangnya sehingga bersifat saling menguntungkan/ mengembangkan. Pusat pertumbuhan seperti ini membutuhkan bahan makanan, bahan mentah, dan tenaga kerja dari wilayah belakangnya. Dengan kata lain dapat menyerap / memasarkan produksi wilayah belakangnya dan sekaligus dapat memenuhi kebutuhan wilayah belakangnya yang berarti tempat pemasaran untuk produk yang dihasilkan di pusat pertumbuhan. Dengan demikian, terdapat kebutuhan timbal balik dan saling menunjang. Perkembangan pusat pertumbuhan akan meningkatkan daya serapnya terhadap produk wilayah belakangnya sehingga kedua belah pihak akan berkembang sejajar. Selain itu, perkotaan merupakan sumber inovasi dan modernisasi yang dapat diserap oleh wilayah belakangnya.

Gambar 3 : *Skema Interaksi Praya dengan Kecamatan di sekitar Bandara*



Sumber : Peneliti

## **Dampak Perpindahan Bandar Udara Terhadap Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat di Lingkar BIL**

Keberadaan BIL di Lombok Tengah ternyata mempengaruhi tingkat kesejahteraan masyarakat sekitar bandara. Mulai dari mempengaruhi nilai tanah di Lombok tengah yang tidak bersifat langsung, karena perubahan nilai tanah diakibatkan sarana dan prasarana pendukung bandara dan daya tarik beberapa pusat pertumbuhan. Sebagian masyarakat tidak memiliki ikatan emosi yang cukup kuat terhadap tanahnya dikarenakan akan kebutuhan jika dilihat dari alasan mereka menjual tanahnya. Beberapa contoh kebutuhannya adalah ingin membuka usaha, ingin menunaikan ibadah haji, atau menggunakan hasil penjualan tanahnya untuk membeli tanah yang lebih menjauh dari bandara. Namun, sebelumnya masyarakat merasa kesulitan untuk menjual tanahnya karena belum memiliki nilai keuntungan, artinya belum ada nilai jual yang dapat menarik pembeli untuk membeli tanah mereka. Akhirnya sebagian besar dibiarkan menggangu atau dibangun tempat ibadah oleh pemilik tanah.

Ketika bandara mulai dibangun, masyarakat sadar bahwa lokasi tanahnya dekat dengan bandara atau dekat dengan infrastruktur – infrastruktur pendukung lainnya seperti aksesibilitas berupa arteri primer, mereka mulai berpikir ke arah yang ekonomis. Artinya mereka menjadikan keberadaan bandara dan infrastrukturnya merupakan nilai jual untuk tanah – tanah mereka. Tidak perlu tingkat pendidikan yang tinggi untuk mengetahui hal tersebut karena sebenarnya sudah ada beberapa investor yang berani membeli beberapa are tanah mereka dengan harga tinggi. Ketika masyarakat lain menyadari ada beberapa tanah yang dibeli dengan harga tinggi melalui informasi mulut ke mulut, akhirnya masyarakat yang memiliki tanah turut mematok harga tanahnya dengan tinggi.

Namun tidak semua masyarakat dapat menikmati nilai keuntungan yang diberikan akibat adanya bandara dan infrastrukturnya. Masyarakat yang tinggal di desa adat tidak dapat menjual tanahnya, karena tanahnya terikat dengan aturan adat dan dilarang keras untuk dijual. Contohnya di Dusun Sade, walaupun wilayah pedesaannya dilalui jalan utama kawasan wisata Mandalika, tanahnya tetap tidak bernilai keuntungan melainkan tetap bernilai sosial dan tidak untuk diperjualbelikan. Sedangkan tanah – tanah yang tidak terkena dampak adanya bandara dan infrastrukturnya tetap bernilai kepentingan umum yaitu dikelola oleh kelompok – kelompok tertentu untuk usaha pertanian. Tetapi bisa saja sewaktu – waktu, jika infrastruktur pendukung terus berkembang, tanah – tanah tersebut dapat dibeli dengan harga yang tinggi.

Perubahan pendapatan juga mulai terasa akan tetapi tidak terlalu signifikan. Adanya bandara tidak berdampak langsung ke pendapatan masyarakat, karena perubahan pendapatan disebabkan oleh meningkatnya jumlah masyarakat dari dalam maupun dari luar daerah membuka usaha baru di sekitar kawasan bandara sehingga dengan dibukanya usaha baru ini akan menimbulkan lapangan pekerjaan baru di sekitar bandara. Jika melihat dari data BPS maka terjadi peningkatan pendapatan 5 persen pertahunnya. Keberadaan bandara di Lombok Tengah tidak terlalu berpengaruh signifikan karena pertumbuhan pendapatan per kapita stabil di angka 4 persen. Mayoritas masyarakat sekitar area bandara berpendapatan di bawah upah minimum regional, akan tetapi mulai ada perubahan pendapatan walaupun tidak terlalu besar atau masih dibawah upah minimum regional.

Terjadinya perubahan jenis pekerjaan sebelum dan setelah adanya bandara, dimana sebelumnya, mayoritas masyarakat bekerja sebagai petani, namun setelah itu mayoritas masyarakat bekerja sebagai pedagang. Setelah diresmikannya BIL, banyak masyarakat yang bekerja menjadi pedagang asongan di dalam bandara sehingga hal ini membuat penumpang pesawat merasa tidak nyaman dengan adanya pedagang asongan yang terlalu banyak yang berada di dalam bandara. Dengan adanya masalah seperti ini pemerintah daerah memberikan solusi dengan pembangunan kawasan perdagangan khusus untuk pedagang kecil tersebut di sebelah barat bandara. Sehingga sekarang para pedagang kecil didalam bandara telah ditata dengan baik oleh pemerintah daerah Lombok Tengah dan membuat para penumpang pesawat yang berada merasa nyaman walaupun masih ada yang berjualan di bandara namun jumlahnya sangat sedikit.

Beberapa contoh lapangan pekerjaan yang mulai banyak adalah tenaga kerja kontrak di hotel yang baru dibuka seperti D'praya hotel, tenaga pelayan di rumah makan yang baru dibuka di sekitar bandara, dan pembukaan agen travel. Tenaga Kerja yang dibutuhkan oleh usaha – usaha baru berkisar pada tenaga kerja kasar atau tenaga kerja menengah kebawah.

Kesempatan kerja di lingkaran area bandara mengalami perubahan sebelum dan setelahnya, dimana sebelum adanya bandara kesempatan kerja sangat kurang sehingga hal ini menimbulkan pengangguran yang lumayan banyak. Namun setelah itu kesempatan bekerja mulai menjadi lebih baik diungkapkan oleh tokoh masyarakat setempat bahwa 30 persen yang bekerja di Angkasa Pura I Lombok Tengah berasal dari masyarakat sekitar. Presentase masyarakat yang bekerja di bandara akan semakin meningkat setiap tahunnya dikarenakan pihak AP I berjanji bahwa 60 persen dari tenaga kerja di BIL merupakan masyarakat sekitar. Selain itu banyak masyarakat juga membuka usaha – usaha baru di sekitar areal bandar udara seperti agen travel dan rumah makan. Namun untuk usaha agen travel akhir – akhir ini, pengusaha setempat telah kalah saing oleh agen travel besar yang berasal dari luar daerah. Hal ini dikarenakan agen – agen travel yang berasal dari sekitar bandara tidak memiliki organisasi sehingga agen – agen travel ini kalah saing dengan agen travel dari luar daerah. Pemerintah daerah Kabupaten Lombok Tengah dirasa perlu untuk melakukan penyuluhan dan intervensi agar tidak mematikan usaha – usaha yang dilakukan oleh masyarakat.

Pembangunan infrastruktur di lingkaran area bandara ini sangat terasa perubahannya dimulai dari pembangunan infrastruktur jalan yang sangat memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatannya setiap hari, pembangunan fasilitas – fasilitas ekonomi juga sangat terasa perubahannya dalam kurun waktu 4 tahun terakhir, dimana fasilitas ekonomi tersebut merata dibangun disekitar area bandara. Fasilitas - fasilitas ekonomi tersebut seperti Pembangunan SPBU di Kec. Pujut dan Praya Barat Daya, pembangunan hotel – hotel berbintang di Kec. Pujut, Praya Barat dan Praya Barat Daya, Pembangunan fasilitas pemerintahan di Kec. Praya Barat dan Pujut seperti pembangunan rumah sakit, pembangunan Kantor BMKG dan lain sebagainya di desa Penujak. Kemudian pembangunan yang paling sangat dirasakan adalah banyaknya ruko dan pembangunan perumahan – perumahan tercatat sudah ada 3 pembangunan perumahan baru kawasan ini.

Sebelum adanya bandara sarana transportasi hanya terkonsentrasi pada Kec. Praya sehingga hal ini mengakibatkan mobilitas penduduk yang kurang kuat antar kecamatan. Namun sekarang sarana transportasi sangat mudah untuk di jumpai hampir di semua tempat di sekitar area bandara sehingga hal ini menimbulkan mobilitas yang terjadi relatif sangat kuat. Keberadaan bandara ini sangat mendukung masyarakat sekitar dalam melakukan kegiatan – kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat di Lombok Tengah.

Sebelum adanya bandara, angka perang antar desa di kawasan ini sangat tinggi seperti akan tetapi setelah adanya bandara ini angka perang antar. Kemudian untuk fasilitas pendidikan setelah adanya bandara ini semakin baik dikarenakan banyak dari sekolah telah direnovasi dan dibangun ulang oleh pemerintah. Sedangkan untuk fasilitas kesehatan setelah adanya bandara ini semakin baik dikarenakan pelayanan di puskesmas dan polindes lebih baik dan ada beberapa puskesmas yang telah dibangun setelah adanya bandara ini oleh pemerintah daerah. Menurut informan kunci keberadaan BIL ini belum terlalu merubah sosial masyarakat di sekitar bandara. Yang paling jelas terlihat adalah masyarakat di sekitar bandara menjadi sering bepergian karena infrastruktur jalan yang menjadi jauh lebih baik.

Setelah beroperasi bandara berbagai masalah lingkungan terjadi yaitu :

1. Setelah adanya bandara ini desa Tanak Awu sekarang menjadi daerah langganan banjir dimana banjir yang terjadi sampai 30 cm – 50 cm. Banjir terjadi dikarenakan pembangunan jalan yang lebih tinggi dari pemukiman warga dan ditambah lagi dengan tidak dibangunnya saluran irigasi yang memadai di desa tersebut sehingga apabila musim penghujan desa Tanak Awu pasti terkena banjir.
2. Setelah adanya bandara ini dusun Mentokok, Roseng, dasan baru, selanglet, dan batu lajung merasa terganggu dengan polusi suara yang diakibatkan oleh suara mesin pesawat disamping terganggu akibat besarnya suara mesin pesawat tersebut sebagian besar masyarakat mengeluh banyak dari genteng mereka yang berjatuhan akibat dari getaran mesin pesawat tersebut.
3. Setelah adanya bandara ini hampir semua pengusaha ayam potong di sekitar areal bandar udara mengeluh mengalami kerugian akibat polusi suara yang diakibatkan mesin pesawat. Dimana suara mesin pesawat tersebut mengakibatkan banyak dari hewan ternak mereka mati akibat stress dengan suara mesin pesawat tersebut.

4. Setelah adanya bandara ini kebersihan di sekitar bandar udara semakin lebih baik dari yang sebelumnya akan tetapi fasilitas – fasilitas kebersihan terasa masih kurang memadai oleh masyarakat sehingga untuk mengurangi sampah tersebut masyarakat areal bandara membakar sampah sampah tersebut dan ini mengakibatkan polusi udara.

## **E. KESIMPULAN DAN SARAN**

### **Kesimpulan**

Berdasarkan hasil pembahasan dari data - data yang dikumpulkan dan dengan menggunakan alat - alat analisis yang telah ditetapkan untuk mengukur dampak dari perpindahan Bandara Internasional Lombok (BIL) terhadap perekonomian di Kabupaten Lombok Tengah, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan, yaitu:

1. Salah sasaran utama dari pembangunan BIL adalah untuk mengurangi kesenjangan pembangunan antar kecamatan. Dalam kurun waktu empat tahun terakhir rata-rata pertumbuhan pembangunan fasilitas publik di lima kecamatan lingkaran area bandara sebesar 9,2 persen pertahun, dan menempatkan Kec. Praya sebagai pusat pertumbuhan di lingkaran area bandara. Pertumbuhan pembangunan fasilitas publik tidak terkonsentrasi di pusat pertumbuhan, akan tetapi terjadi pemerataan pertumbuhan pembangunan fasilitas di lingkaran area bandara. Kec. Pujut sangat potensial menjadi pusat pertumbuhan baru di lingkaran area bandara, yang berarti bahwa implementasi dari strategi kebijakan pemerintah daerah untuk membangun bandara di Lombok Tengah bisa dikatankan telah mulai berdampak positif.
2. Keberadaan bandara ternyata mulai mempengaruhi tingkat kesejahteraan masyarakat di lingkaran area bandara yaitu seperti mempengaruhi nilai tanah Kedua, perubahan pendapatan yang tidak berdampak langsung, terjadinya perubahan jenis pekerjaan sebelum dan setelah bandara, semakin baiknya sarana dan prasarana pendidikan, dan semakin baiknya pelayanan puskesmas dan polindes.
3. Setelah beroperasinya bandara berbagai masalah lingkungan terjadi seperti banjir di Desa Tanak Awu, beberapa dusun merasa terganggu dengan polusi suara yang diakibatkan oleh suara mesin pesawat, hampir semua pengusaha ayam potong di sekitar areal bandar udara mengeluh mengalami kerugian akibat polusi suara yang diakibatkan mesin pesawat yang mengakibatkan banyak dari hewan ternak mereka mati akibat stress dengan suara mesin pesawat tersebut, fasilitas – fasilitas kebersihan terasa masih kurang memadai oleh masyarakat sehingga untuk mengurangi sampah tersebut masyarakat areal bandara membakar sampah sampah tersebut dan ini mengakibatkan polusi udara. Keberadaan BIL ini belum terlalu merubah sosial masyarakat di sekitar bandara. Yang paling jelas terlihat adalah masyarakat di sekitar bandara menjadi sering bepergian karena infrastruktur jalan yang menjadi jauh lebih baik.

Dengan demikian dengan adanya bandara di Lombok Tengah mulai berdampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Namun masih ada beberapa masalah yang harus di tuntaskan seperti masalah banjir di desa Tanak Awu, relokasi dusun – dusun yang sangat terganggu dengan aktivitas bandara, dan menghidupkan kembali sentra gerbah di desa Penujak.

### **Saran**

Adapun saran - saran yang dapat penulis berikan sehubungan dengan hasil penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Kebijakan – kebijakan pada sektor konstruksi bangunan perlu untuk diperhatikan karena sektor ini yang mengalami perubahan yang cukup signifikan sehingga perlu adanya kebijakan tata ruang kota terskema dengan jelas. Kebijakan – kebijakan pada sektor – sektor yang berpotensi menjadi sektor maju dan cepat tumbuh harus intensif diperhatikan sehingga bisa meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi di 5 kecamatan lingkaran area bandara tersebut. Potensi akselerasi pertumbuhan ekonomi dapat dilakukan dengan penguatan industri hulu dan hilir atas produk

- unggulan pertanian atau melakukan pengembangan di sektor yang lain seperti pariwisata yang akan mengakselerasi sektor tersier.
2. Pemerintah daerah diharapkan mampu untuk melakukan promosi yang lebih intensif lagi terhadap kerajinan gerabah yang ada di lingkaran area bandara sehingga dengan adanya upaya ini diharapkan industri gerabah kembali bergairah lagi di Lombok Tengah terutama di desa Penujak agar tidak bertambah banyak para pengerajin yang gulung tikar.
  3. Di sarankan kepada pemerintah agar memperbaiki fasilitas - fasilitas drainase pinggir jalan agar banjir tidak terjadi setiap tahunnya di desa Tanak Awu dan agar banjir tidak meluas cakupan daerahnya.
  4. Di sarankan kepada pemerintah agar merelokasi ke enam dusun yaitu Mentokok, Roseng, Dasan Baru, Selanglet, dan Batu Lajung yang merasa terganggu dengan polusi suara yang diakibatkan oleh suara mesin pesawat

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Adisasmita, S. A. 2011. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, R. 2008. Kawasan Pembangunan "SEMEJA". Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Arsyad, L. 1999. Indikator Kesejahteraan Masyarakat: *Ekonomi Pembangunan*. Jakarta: Gunadarma.
- Arsyad, L. 2010. Investasi dan Pertumbuhan ekonomi: *Ekonomi Pembangunan*. Yogyakarta: STIM YKPN Yogyakarta.
- BPS (Badan Pusat Statistik) Provinsi Nusa Tenggara Barat. 2001-2014. *NTB Dalam Angka 2001-2014*. Nusa Tenggara Barat: Badan Pusat Statistik.
- BPS (Badan Pusat Statistik) Kabupaten Lombok Tengah. 2008-2014. *Lombok Tengah Dalam Angka 2008-2014*. Lombok Tengah: Badan Pusat Statistik
- Canning, D. 1999. *Infrastruktur's Contribution to Agregate Output*. World Bank Working Paper (hlm 22 – 46).
- Danastri, S. 2011. *Analisis Penetapan Pusat-Pusat Pertumbuhan Baru Di Kecamatan Harjamukti, Cirebon Selatan*. Skripsi. Semarang. Universitas Diponegoro.
- Glasson, John. 1990. *Pengantar Perencanaan Regional*. Terjemahan Paul Sitohang. Jakarta : LPFE – UI.
- Jayadinata, J. T. 1999. *Tata Guna Tanah dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan dan Wilayah*. Bandung : ITB Bandung.
- Jhingan, M.L. 2000. *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Kadir, A. 2006. *Transportasi: Peran dan Dampaknya Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Nasional*. *Jurnal Perencanaan & Pengembangan Wilayah*. WAHANA HIJAU Volume 1 No 3.
- Legowo, P. S. 2009. *Dampak Keterkaitan Infrastruktur Jaringan Jalan Terhadap Pertumbuhan Sektoral Wilayah Di Jabodetabek*. Simposium XII FSTPT, Universitas Kristen Petra Surabaya.
- Nainggolan, T. P. T. 2012. *Analisa Penentuan Pusat – Pusat Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten Simalungun*. *Jurnal Ekonomi dan Keuangan* Volume 1. No 12..
- Prasetyo, R. B. dan Firdaus, M. 2009. *Pengaruh Infrastruktur Pada Pertumbuhan Ekonomi Wilayah di Indonesia*. *Jurnal Ekonomi & Kebijakan Pembangunan* volume 2 Hlm. 222 - 236. Bogor. Institut Pertanian Bogor.
- Purnomo, H. 2009. *Dampak Pembangunan Infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Bekasi*. Bogor: Institut Pertanian Bogor.
- Pratomo, A. 2014. Analisis Potensi Pengembangan Pusat Pertumbuhan Ekonomi Di Kabupaten Cilacap. *Economics Development Analysis Journal* Volume 3. No 1.
- Ramelan, R. 1997. *Kemitraan Pemerintah - Swasta dalam Pembangunan Infrastruktur di Indonesia*. Jakarta: Koperasi Jasa Profesi LPPN.
- Richardson, Harry W. *Dasar-Dasar Ilmu Ekonomi Regional*. Terjemahan Paul Sitohang. Jakarta : Penerbit : LPFE – UI, 2001.
- Rusmansyah. 2006. *Arahan Pengembangan Kawasan Barat Kabupaten Bangka*. Tesis. Semarang. Universitas Diponegoro.

- Sidik, A. P. 2011. *Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Listrik Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kalimantan 1994 – 2008*. Tesis. Jakarta. Universitas Indonesia.
- Strum, J. E. Kuper G.H and De Haan, J. *Modelling Government Investment and Economic Growth on A Macro Level : A Review*, CCSO Senes No.29.
- Sudaryadi. 2007. *Dampak Pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan Terhadap Output Sektor Produksi Dan Pendapatan Rumah Tangga Jawa Tengah (Simulasi SNSE Jawa Tengah 2004)*. Tesis. Semarang. Universitas Diponegoro.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta CV.
- Suman, Agus. 2011. *Infrastruktur Penghambat Ekonomi*. Jawa Pos 11 April.
- Suman, Agus dan Ahmad Erani Yustika. 1997. *Perspektif Baru Pembangunan Indonesia: Catatan Krisis terhadap Isu – isu Aktual*. Malang: Barwijaya University Press dan Yayasan P3BE.
- Surjono, Suharso, TW dan Ayu, C. K. 2010. *Kajian Disparitas Sebagai Solusi Dalam Penentuan Pemilihan Kecamatan Baru Kota Pasuruan*. Jurnal Tata Kota dan Daerah. Volume 2 No 2.
- Tamara, T. I. 2011. *Pengaruh Infrastruktur Telekomunikasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia Tahun 2000 – 2009*. Tesis. Jakarta. Universitas Indonesia.
- Tarigan, R. 2005. *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. Jakarta: Bumi Aksara
- Tarigan, R. 2012. *Ekonomi Regional teori dan aplikasi edisi revisi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Todaro, M. P. 1998. *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*. Jakarta: Erlangga.
- Yanuar, R. 2006. *Kaitan Pembangunan Infrastruktur dan Pertumbuhan Output serta Dampaknya terhadap Kesenjangan di Indonesia*. Tesis. Bogor. Institut Pertanian Bogor.
- Yunus, H. S. 2002. *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pustaka