

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Masalah Pembangunan di Indonesia telah ditetapkan Pemerintah bersama Dewan Perwakilan Rakyat dalam Undang-Undang No. 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, dan kini telah dijabarkan lebih lanjut ke dalam Peraturan Pemerintah (PP) No. 39 dan No. 40 Tahun 2006. Pasal 13 ayat (1) tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional mengamanatkan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional yang ditetapkan dengan Undang-undang. Ayat 2 menjelaskan bahwa Rencana Pembangunan Jangka Panjang daerah ditetapkan dengan peraturan daerah. Setiap daerah di Indonesia memerlukan perencanaan pembangunan jangka panjang sebagai arah dan prioritas pembangunan secara menyeluruh yang akan dilakukan secara bertahap untuk mewujudkan masyarakat adil dan makmur sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun 2016 diharapkan dapat menstabilkan perekonomian serta mampu memberikan ketenangan kepada masyarakat dalam melaksanakan kegiatan sehari-hari. Rapat paripurna DPR tahun sidang 2015-2016, ketua DPR, Setya Novanto mengatakan harus menjaga kestabilan harga pangan dan kebutuhan pokok serta mendorong Usaha Mikro Kecil Menengah. Kebijakan baru ini diharapkan mampu berperan dalam perekonomian nasional bukan saja sebagai mesin pertumbuhan ekonomi, tetapi juga dalam penyerapan tenaga kerja. Sifat dari pembiayaan pembangunan yang

semakin terdesentralisasi itu harus terus didorong, sehingga akan mempercepat proses pemerataan pembangunan.

Pencapaian pembangunan harus dilakukan secara terencana, terkoordinasi, konsisten, dan berkelanjutan, melalui peran pemerintah bersama masyarakat. Proses ini harus memperhatikan kondisi ekonomi, perubahan-perubahan sosio politik, perkembangan sosial-budaya yang ada, perkembangan ilmu dan teknologi, dan perkembangan dunia internasional atau globalisasi (Buletin Parlemetaria,2015:4).

Keberhasilan dalam membangun bangsa dan negara, sangat tergantung kepada tersedianya berbagai infrastruktur pendukung. Salah satu infrastruktur itu adalah transportasi di udara. Sangatlah sulit untuk membayangkan pembangunan masyarakat akan berkembang, jika tidak didukung oleh kelancaran transportasi. Arus lalu lintas, barang dan jasa akan selalu terhambat. Akibatnya seluruh kegiatan sosial, ekonomi dan pemerintahan akan mengalami hambatan dan keterlambatan.

Transportasi mempunyai peranan yang sangat penting dalam menentukan keberhasilan pembangunan. Memahami sangat strategisnya peranan transportasi dalam perekonomian dan pembangunan, maka infrastruktur dan sarana transportasi harus disediakan, direncanakan dan dikembangkan secara handal serta berkemampuan tinggi untuk melayani permintaan (kebutuhan) akan jasa transportasi, yang menunjukkan dinamika perkembangan pembangunan yang cenderung semakin meningkat pada masa depan (Adisasmita,2012:2)

Pembangunan sosial, ekonomi dan pemerintahan memerlukan kecepatan dan ketepatan. Itu sebabnya pemerintah membangun infrastruktur di bidang transportasi yakni pembangunan Bandara Silangit. Bandara Silangit terletak di Simpang Muara no.1 Pariksabungan, Kecamatan Siborong-borong Kabupaten Tapanuli Utara. Bandara ini memiliki luas area sekitar 82 Ha dan Bandara ini salah satu Bandara tertua di Indonesia yang masih beroperasi saat ini, Bandara Silangit dibangun pada masa penjajahan Jepang.

Pembangunan kembali bandara ini mulai dilakukan sejak tahun 2010, landas pacu kembali diperpanjang hingga 2.250 meter, sehingga bisa didarati pesawat jenis Fokker F-100 maupun Boeing 737-500. Pada tanggal 18 Januari 2011, Bandara Silangit didatangi oleh Presiden RI beserta rombongan yang menggunakan pesawat Boeing 737-500. Pada tahun 2012 landas pacu kembali diperpanjang hingga mencapai 2.400 m. Fasilitas dan kemampuan pelayanan yang dimiliki saat ini, Bandara Silangit adalah satu-satunya bandara kelas IV yang memiliki fasilitas dan kemampuan setara Bandara kelas II di Indonesia (sumber data: Kantor Bandara Silangit).

Pada 14 Desember 2012, Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan secara resmi menyerahkan operasional pengelolaan Bandara Silangit kepada PT. Angkasa Pura II dan berencana menjadikan Bandara Silangit sebagai Bandara wisata terbesar di Indonesia disamping Ngurah Rai Bali, dengan target pengunjung 1.000.000 penumpang. Rencana ini diwujudkan dengan membangun fasilitas sisi udara dan sisi darat. PT Angkasa Pura II ini percaya, bahwa Bandara

Silangit adalah pintu gerbang menuju surga yang hilang yaitu surga kawasan Danau Toba.

Pengembangan Bandara Silangit (sebelum pergantian nama), baik itu dengan pembangunan infrastruktur maupun pengembangan *soft* infrastruktur merupakan salah satu fokus Angkasa Pura II guna mendukung program pemerintah yakni mewujudkan kawasan wisata Danau Toba menjadi destinasi baru berkelas dunia seperti halnya Bali. Bandara Silangit sebagai bandar udara transit sekaligus merupakan pintu gerbang di Indonesia bagian barat mempunyai nilai strategis dan stimulus pengembangan perekonomian wilayah dan telah menjadi prestise tersendiri bagi warga masyarakat Sumatera Utara khususnya Tapanuli Utara.

Bandara yang sudah berdiri sejak masa penjajahan Jepang, tetapi kemudian mati suri. Di zaman Presiden SBY, bandara ini sempat ingin dihidupkan kembali, namun tidak ada juga perkembangan sekalipun Presiden SBY sudah pernah berkunjung. Presiden Jokowi kemudian mengembangkan dan sangat yakin akan fungsi dan kegunaan Bandara Silangit ini terutama untuk kemajuan Destinasi Wisata Danau Toba. Tahun 2016, jumlah penumpang di Bandara Silangit pada semester I mencapai 31.054 penumpang dan tahun 2017 semester I jumlah penumpang di Bandara Silangit sudah mencapai 124.701 naik hingga 300 persen. Tingkat keterisian pesawat diatas 85 persen setiap kali melakukan penerbangan.

Bandar Udara (Bandara) Internasional Silangit di Tapanuli Utara (Taput), Sumatera Utara (Sumut), resmi berganti nama menjadi Bandara Internasional Raja

Sisingamangaraja XII. Perubahan nama Bandara Silangit itu ditandai dengan terbitnya Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 1404 Tahun 2018. Terbitnya keputusan itu diketahui dari surat Kepala Biro Hukum Kementerian Perhubungan kepada Sekretaris Ditjen Perhubungan Udara Direktur Bandar Udara Ditjen Perhubungan Udara. Pada surat bernomor 243/Srt/B.IV/IX/2018 itu dijelaskan bahwa keputusan menteri yang mengganti nama bandara itu dibuat pada 3 September 2018.

Sejarah mengenai pemekaran daerah kabupaten Tapanuli Utara terbagi menjadi 3 periode tahun, dimana pemekaran periode pertama terjadi pada tahun 1964 dimana daerah Kabupaten Tapanuli Utara dimekarkan menjadi 2 (dua) Kabupaten, yaitu Kabupaten Dairi dan Kabupaten Tapanuli Utara dengan kecamatan Siborongborong menjadi bagiannya.

Pada tahun 1998 untuk kedua kalinya Kabupaten Tapanuli Utara dimekarkan kembali menjadi 2 (dua) kabupaten, yaitu Kabupaten Tapanuli Utara dan Kabupaten Toba Samosir. Dan kemudian pada tahun 2003 untuk ketiga kalinya Kabupaten Tapanuli Utara kembali dimekarkan menjadi 2 (dua) bagian, yaitu Kabupaten Tapanuli Utara dan Kabupaten Humbang Hasundutan. Dan hingga saat ini Kecamatan Siborongborong menjadi bagian dari Kabupaten Tapanuli Utara bersama 15 (lima belas) kecamatan lainnya yaitu Kecamatan Adian Koting, Garoga, Muara, Pagaran, Pahae Jae, Pahae Julu, Pangaribuan, Parmonangan, Purba Tua, Siatas Barita, Simangumban, Sipahutar, Sipaholon, Tarutung.

Desa Pariksabungan merupakan salah satu desa yang berada di Kecamatan Siborong-borong Kabupaten Tapanuli Utara dan yang merasakan dampak langsung dari pembangunan Bandara Silangit dikarenakan Bandara Silangit terletak di desa ini. Disebelah Utara desa Pariksabungan ada Kabupaten Tobasa, sebelah selatan berbatasan dengan desa Pohon Tonga, sebelah timur berbatasan dengan Desa Pohan Julu dan sebelah barat berbatasan dengan Desa Silando.

Pembangunan Bandara Silangit ini memang belum selesai secara keseluruhan, namun dampak-dampak yang terjadi sudah mulai terlihat dari awal mula proyek pembangunan ini berjalan. Dengan adanya proyek pembangunan Bandara akan berdampak pada pengalih fungsi lahan sekitar pembangunan Bandara Silangit. sekitar 2% masyarakat beralih mata pencaharian dari petani menjadi pedagang dimana mereka membangun usaha di sekitar jalan Bandara Silangit yakni membuka rumah makan, menjual makanan khas Tapanuli Utara dan usaha lainnya.

Pembangunan Bandara udara Silangit diprediksi memakan ratusan hektar tanah di desa Pariksabungan. Sehingga menimbulkan dampak pergeseran peralihan baik secara ekonomi, sosial, dan ketersediaan infrastruktur. Namun dampak yang paling dirasakan oleh masyarakat adalah hilangnya lahan pertanian yang menjadi sumber mata pencaharian masyarakat desa Pariksabungan akibat dari pembangunan Bandara tersebut. Penelitian yang dilakukan oleh Bangun P. Nababan, tesisnya yang berjudul “penyelesaian ganti rugi tanah untuk pembangunan Bandara Silangit” (Bangun P nababan. tesis USU, 2009) menyebutkan bahwa masyarakat desa Pariksabungan menolak pembangunan

Bandara Silangit. Penolakan itu dengan alasan karena mereka akan kehilangan tanah sebagai tempat mencari nafkah, akan tetapi akhirnya masyarakat desa setempat bersedia melepaskan haknya. Berdasarkan musyawarah dengan beberapa pihak akhirnya disepakati ganti rugi atas tanah yang telah digunakan. Penyelesaian ganti rugi tanah masyarakat dilakukan dengan pemberian paku-paku (uang)/diuloshon atau pemutusan hubungan hukum bagi pemilik tanah.

Masyarakat sebagai subjek sekaligus objek dalam pembangunan harus tetap mendapat prioritas utama mengingat bahwa tujuan utama pembangunan yaitu peningkatan taraf hidup masyarakat. Walaupun sebenarnya eksternalitas dari pembangunan tersebut menimbulkan dampak positif dan negatif khususnya bagi masyarakat petani akibat dari pengalih fungsian lahan. Hal itu dikarenakan dalam banyak hal Pemerintah ataupun pihak Swasta yang dimandatkan untuk menyelenggarakan pembangunan sering kali mengesampingkan faktor-faktor tertentu yang mengakibatkan terkorbanannya masyarakat.

Alasan penentuan penelitian pada tahun 2010 ialah, pada tahun 2010 dilakukan pembangunan bandara ini kembali sejak berdirinya bandara ini pada masa penjajahan Jepang hingga pada tahun 2018 bandara Silangit berganti nama menjadi bandara internasional Sisingamangaraja XII.

Berdasarkan pembangunan tersebut, peneliti semakin tertarik untuk mengetahui dampak yang dihasilkan dari pembangunan tersebut dengan judul **“DAMPAK BANDARA SILANGIT TERHADAP EKONOMI MASYARAKAT DI SIBORONG-BORONG (2010-2018)”**.

1.2. Identifikasi Masalah

1. Sejarah Pembangunan Bandara Silangit.
2. Latar Belakang Pembangunan Bandara Silangit.
3. Faktor-faktor Pendorong Pembangunan Bandara Silangit
4. Dampak Pembangunan Bandara Silangit terhadap Perekonomian Masyarakat Siborongborong.

1.3. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah yang telah dikemukakan maka dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana latar belakang berdirinya Bandara Silangit?
2. Bagaimana dampak Bandara Silangit dalam meningkatkan perekonomian masyarakat Siborongborong?

1.4. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian adalah:

1. Untuk mengetahui Latar belakang berdirinya Bandara Silangit.
2. Untuk mengetahui Dampak Bandara Silangit dalam meningkatkan perekonomian masyarakat Di Siborongborong.

1.5 Manfaat Penelitian

1. Secara akademis dapat memberikan sumbangan positif terhadap keilmuan di departemen Ilmu Kesejahteraan Sosial khususnya dampak suatu pembangunan Bandara terhadap tingkat kesejahteraan masyarakat sekitarnya.

2. Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan dan informasi bagi peneliti dan menjadi bahan rujukan selanjutnya bagi penelitian-penelitian dalam bidang Ilmu Kesejahteraan Sosial yang berkaitan dengan dampak suatu pembangunan terhadap Masyarakat.



THE
Character Building
UNIVERSITY