



STRATEGI PEMBERDAYAAN EKONOMI MASYARAKAT MENGHADAPI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN TOL BAWEN-YOGYAKARTA DAN BANDARA YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT (YIA)

*Eny Boedi Oerbawati¹⁾, Retno Rusdijati²⁾, Yun Arifatul Fatimah³⁾,
Oesman Raliby⁴⁾, Awaluddin Setya Aji⁵⁾, Dedin Saepudin⁶⁾, Doddy Ardjono⁷⁾,
Andreas Pandiangan⁸⁾, Arizal⁹⁾, dan Agus Setyowidodo¹⁰⁾*

Dewan Riset Daerah Kota Magelang

e-mail: ddn221@yahoo.com

ABSTRAK

Pembangunan infrastruktur transportasi jalan tol dan bandara dinilai memiliki peran strategis dalam upaya peningkatan perekonomian lokal. Wilayah Kota Magelang merupakan tempat yang strategis dalam pembangunan infrastruktur jalan tol Bawen-Yogyakarta dan pembangunan bandara Yogyakarta International Airport (YIA). Pembangunan jalan tol dengan exit tol berada di wilayah kota Magelang serta kehadiran bandara yang wilayahnya berdekatan dengan Kota Magelang membuka kesempatan kepada masyarakat kota magelang untuk mendapatkan dampak langsung maupun tidak langsung yang dapat meningkatkan kesejahteraan. Kajian ini bertujuan untuk menganalisis strategi pemerintah Kota Magelang dalam menghadapi pembangunan infrastruktur jalan tol Bawen-Yogyakarta dan bandara Yogyakarta International Airport (YIA) sehingga bisa berdampak pada peningkatan kesejahteraan masyarakat Kota Magelang. Kajian ini menghasilkan rekomendasi yaitu: perlu adanya grand design pembangunan exit tol yang mengakomodasi kepentingan masyarakat, inisiasi program Community-Based Economic Development (CBED) guna memberdayakan masyarakat dengan membentuk beberapa cluster sentra atau kampung UMKM, serta peningkatan peran ABGC (Academic, Business- Government – community).

Kata Kunci: *Pembangunan Infrastruktur, Community-Based Economic Development, Yogyakarta International Airport (YIA).*

ABSTRACT

The development of toll road and airport transportation infrastructure is considered to have a strategic role in efforts to improve the local economy. The Magelang Municipality area is a strategic place in the construction of the Bawen-Yogyakarta toll road infrastructure and the construction of the Yogyakarta International Airport (YIA). The construction of a toll road with a toll exit located in the city of Magelang and the presence of an airport whose area is adjacent to Magelang Municipality opens up opportunities for the people of Magelang Municipality to get direct and indirect impacts that can improve welfare. This study aims to analyze the strategy of the Magelang Municipality government in dealing with the infrastructure development of the Bawen-Yogyakarta toll road and Yogyakarta International Airport (YIA) so that it can have an impact on improving the welfare of the people of Magelang Municipality. This study resulted in recommendations, namely: the need for a grand design of exit toll development that accommodates the interests of the community, initiation of the Community-Based Economic Development (CBED) program to empower the community by forming several cluster centers or MSME villages, as well as increasing the role of ABGC (Academic, Business-Governmental). – community).

Keywords: *Infrastructure Development, Community-Based Economic Development, Yogyakarta International Airport (YIA).*



A. PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur jalan bebas hambatan atau jalan tol dalam sebuah negara bisa dijadikan sebagai tolok ukur untuk mengetahui sejauh mana kemajuan perekonomian sebuah negara, baik secara makro maupun secara mikro. Selain itu, industri jalan tol bisa juga dijadikan sebagai bukti dan kesiapan sebuah negara dalam menyongsong sebuah peradaban yang serba mudah dan serba cepat dalam setiap melakukan aktivitas. Fungsi jalan tol adalah menghubungkan pusat produksi dengan pasar global, oleh karena itu untuk memudahkan aktifitas bisnis jalan tol menjadi alternatif untuk mempercepat arus keluar masuk barang.

Sementara Pengamat Kebijakan Publik Faisal Baasir mengatakan, melihat kondisi saat ini, potensi industri jalan tol masih menjanjikan untuk lebih dikembangkan, sesuai dengan perkembangan tingkat perekonomian bangsa Indonesia saat ini. Sedangkan Analisis Ekonomi UI Avilliani mengatakan bahwa pembangunan infrastruktur melalui industri jalan tol akan berdampak pada pembangunan ekonomi. Oleh karena itu, menurutnya sebelum satu daerah berkeinginan membangun jalan tol maka yang paling penting adalah aktivitas ekonomi di daerah tersebut harus ditingkatkan agar bisa memberikan kontribusi terhadap proyek jalan tol tersebut agar tidak rugi.

Menurut pemerintah, proyek Tol Trans-Jawa adalah proyek multimanfaat karena transportasi angkutan barang akan semakin efisien dengan waktu tempuh yang semakin cepat. Biaya transportasi yang semakin efisien akan berdampak pada nilai tambah berbagai komoditas, termasuk komoditas hasil pertanian.

Sebagai bagian dari jalan tol Trans Jawa, Jalan Tol Semarang-Solo memiliki arti yang strategis bagi pengembangan jaringan jalan secara khusus di Jawa Tengah dan juga bagi perkembangan jaringan jalan dalam skala regional. Dasar hukum yang mengiringi pembangunan jalan tol Semarang-Solo dalam bagian pengembangan jalan tol Trans Jawa) adalah Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan pasal 18 dan 47 disebutkan pembentukan peraturan perundangan sesuai kewenangan, perumusan kebijakan perencanaan, penetapan status jalan nasional, & penyusunan perencanaan umum jaringan jalan nasional dan pemerintah menetapkan rencana umum jaringan jalan tol, dan menteri



menetapkan suatu ruas jalan tol. Setelah diundangkannya Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan, dikembangkan kembali di dalam dasar operasional pusat Peraturan Pemerintah No 15 Tahun 2005 pasal 12 yang menyebutkan rencana umum jaringan jalan tol disusun berdasarkan rencana umum tata ruang wilayah yang mengacu pada sistem transportasi nasional dan terintegrasi dengan rencana umum jaringan jalan nasional. Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol (PP No. 15 Tahun 2005). Tujuan dari jalan tol yakni untuk meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya (Pasal 2 UU No.15 Tahun 2005).

Rencana Pemerintah untuk membangun jalan tol Semarang-Bawen-Yogyakarta dapat menjadi alternatif pemecahan salah satu permasalahan transportasi di Propinsi Jawa Tengah saat ini, yakni tidak efektif dan efisiennya jalur transportasi Semarang-Bawen-Yogyakarta.

Selain pembangunan infrastruktur jalan tol, pembangunan bandara juga merupakan infrastruktur transportasi yang dinilai strategis dalam upaya peningkatan perekonomian lokal. Salah satunya pembangunan bandara baru di Yogyakarta berlokasi di Kulon Progo, yaitu *Yogyakarta International Airport* (YIA). Infrastruktur memiliki peranan krusial dalam pertumbuhan dan pembangunan suatu negara (Percoco 2010:2427). Bandara (*airports*) merupakan infrastruktur di bidang transportasi yang dianggap strategis. Bandara dianggap berperan signifikan dalam pengembangan ekonomi (Freestone, Williams, and Bowden 2006:491). Bandara sudah sejak lama dipertimbangkan sebagai bagian penting dari pembangunan regional (Percoco 2010:2429). Kehadiran bandara memunculkan pengembangan bisnis non-penerbangan, seperti: hotel, lokasi-lokasi pusat bisnis, pusat perbelanjaan moderen, *outlets* makanan cepat saji, dan sebagainya. Bandara menjadi lokasi yang semakin menarik bagi aktivitas ekonomi dengan aksesibilitas baik di skala internasional, nasional, regional, dan metropolitan (Schaafsma dkk 2008 dalam Freestone dan Wiesel 2014:280).



Lokasi bandara baru di Kulon Progo diperkirakan dapat memberikan keuntungan bagi pengembangan ekonomi di kota-kota kecil yang ada di sekitarnya termasuk kota Magelang, Hal ini diperkuat dengan rencana Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan yang akan membangun jalur bebas hambatan yang dibuat dekat lokasi bandara baru dan menghubungkan hingga Jawa Tengah. Pembangunan yang terjadi mentransformasikan bandara ke dalam titik aktivitas utama yang berimplikasi terhadap struktur spasial, transportasi, pasar properti komersil, lingkungan dan sistem perencanaan perkotaan.

Ada empat dampak ekonomi dari adanya bandara, yaitu: dampak langsung (*direct impact*), dampak tidak langsung (*indirect impact*), dampak stimulan (*induced impact*), dan dampak katalitik (*catalytic impact*) (Graham (2003) dan ACI (2004) dalam Percoco 2010:2429). *Pertama*, dampak langsung, yaitu berupa pekerjaan dan pendapatan yang diperoleh dari konstruksi dan operasional bandara. *Kedua*, dampak tidak langsung ialah pekerjaan dan pendapatan yang diperoleh dari distribusi pemasok barang dan jasa, Masyarakat memiliki kesempatan dalam kategori ini. Pemda melalui Dinas Perindustrian dan Perdagangan dapat membuat skema kerjasama dengan manajemen bandara dan perusahaan-perusahaan distributor guna peningkatan ekonomi melalui *supply* produk lokal. Ketiga, dampak stimulan merupakan pekerjaan dan pendapatan yang diperoleh berdasarkan pengeluaran dari pendapatan yang disebabkan oleh efek langsung maupun tidak langsung. Bagian ini terkait perputaran uang dalam kawasan. Terakhir, dampak katalitik yaitu pekerjaan dan pendapatan yang diperoleh dari peran bandara sebagai pendorong pertumbuhan produktivitas dan sebagai penarik perusahaan-perusahaan baru. Masyarakat bisa jadi tidak bekerja di bandara, namun bekerja pada *supporting system* dari bandara, misal hotel, perusahaan jasa transportasi, dan lainnya.

Wilayah Kota Magelang merupakan tempat yang strategis dalam pembangunan infrastruktur jalan tol Bawen-Yogyakarta dan pembangunan bandara *Yogyakarta International Airport* (YIA). Pembangunan jalan tol dengan exit tol berada di wilayah kota Magelang serta kehadiran bandara yang wilayahnya berdekatan dengan Kota Magelang membuka kesempatan kepada masyarakat kota



Magelang untuk mendapatkan dampak langsung maupun tidak langsung yang dapat meningkatkan kesejahteraan. Oleh karena itu agar pembangunan infrastruktur jalan tol dan bandara *Yogyakarta International Airport* (YIA) dapat berdampak terhadap kesejahteraan masyarakat dan peningkatan PAD Kota Magelang, maka Pemerintah Kota Magelang perlu mempersiapkan strategi dan memfasilitasi masyarakat melalui penetapan kebijakan yang berorientasi pada pemberdayaan masyarakat.

Rencana pembangunan jalan Tol Bawen – Yogyakarta dengan exit tol di wilayah Kota Magelang dan bandara baru *Yogyakarta International Airport* (YIA) dapat menyebabkan adanya perubahan sosial ekonomi pada masyarakat atau warga yang bertempat tinggal di wilayah sekitarnya. Perubahan sosial ekonomi tersebut merupakan pengaruh yang ditimbulkan atau kemungkinan besar akan terjadi, yang menyangkut keadaan ekonomi dan sosial warga yang terkena pembangunan jalan Tol Bawen-Yogyakarta dan bandara *Yogyakarta International Airport* (YIA). Wilayah Kota Magelang merupakan tempat yang strategis dalam pembangunan infrastruktur jalan tol Bawen-Yogyakarta dan pembangunan bandara *Yogyakarta International Airport* (YIA). Agar pembangunan infrastruktur jalan tol dan bandara *Yogyakarta International Airport* (YIA) dapat berdampak terhadap kesejahteraan masyarakat dan peningkatan PAD Kota Magelang, maka Pemerintah Kota Magelang perlu mempersiapkan dan memfasilitasi masyarakat melalui penetapan kebijakan yang berorientasi pada pemberdayaan masyarakat. Bagaimana strategi Pemerintah Kota Magelang dan kesiapan masyarakat agar pembangunan infrastruktur jalan Tol Bawen – Yogyakarta dengan exit tol di Kota Magelang dan bandara *Yogyakarta International Airport* (YIA) dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat merupakan permasalahan yang akan dijawab melalui kajian dan analisis ini sehingga hasilnya diharapkan dapat dijadikan sebagai rekomendasi untuk mengambil kebijakan.

B. METODE

Berdasarkan uraian di atas, penelitian ini fokus pada bagaimana strategi pemerintah Kota Magelang sehingga pembangunan infrastruktur jalan tol Bawen-



Yogyakarta dan bandara *Yogyakarta International Airport* (YIA) berdampak pada peningkatan kesejahteraan masyarakat Kota Magelang.

Pendekatan yang digunakan dalam kajian ini ialah kualitatif dengan tujuannya untuk menghasilkan deskripsi yang komprehensif dan mendalam terkait dampak ekonomi masyarakat dari pembangunan jalan tol dan pembangunan bandara baru. Metode penelitian yang digunakan antara lain:

1. Observasi yang dilakukan secara langsung
2. Pengumpulan data sekunder yang dilakukan melalui instansi terkait, media massa, dan pencarian jurnal atau literatur;
3. Diskusi kelompok terarah atau FGD (*Focus Group Discussion*)
4. Wawancara mendalam (*in-depth interview*) dilakukan guna menyelami informasi, misalnya dari narasumber FGD atau lainnya.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

C.1 Dampak Keberadaan Jalan Tol terhadap Konsidi Fisik, Sosial Ekonomi, dan Lingkungan

1. Dampak terhadap Lingkungan Makro

Dampak dari pembangunan jalan tol adalah semakin mudahnya akses transportasi antar daerah, sehingga aktifitas bisnis berjalan dengan lancar. Dampak keuntungan ikutannya adalah terbukanya lapangan kerja dan meningkatkan aktivitas ekonomi rakyat. Sebuah studi yang dilakukan oleh Lembaga Penyelidikan Ekonomi dan Masyarakat Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia (LPEM FE-UI) tentang; Dampak Pembangunan Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi, menunjukkan hasil yang menarik. Hasil studi ini menyatakan bahwa kenaikan stok jalan sebesar 1% akan menaikkan pertumbuhan ekonomi sebesar 8,8%.

Di samping sisi positifnya, dampak negatif yang menjadi sumber perdebatan dalam pembangunan jalan tol adalah penggunaan lahan yang sangat luas dan secara langsung akan berdampak pada tata ruang lahan pertanian secara keseluruhan di pulau Jawa. Jalan panjang yang membelah pulau Jawa selain akan memangkas luas lahan pertanian juga akan memotong alur sungai, saluran irigasi,



dan mengubah alur distribusi sarana kebutuhan pertanian maupun pemasaran produk pertanian. Kemudian pembangunan jalan tol juga akan membuka kawasan pemukiman dan industri baru yang secara langsung juga akan mengurangi luas lahan pertanian.

Ada beberapa eksternalitas negatif yang bisa diidentifikasi dalam pembangunan tol trans Jawa. Antara lain bahwa Jalan tol trans-Jawa akan mengonversi 655.400 hektar lahan pertanian. Hal ini jelas akan mengancam ketahanan pangan nasional, mengingat peran Pulau Jawa memasok 53 persen kebutuhan pangan nasional.

Daya dukung lahan di Pulau Jawa saat ini semakin rendah. Lahan hijau di Pulau Jawa makin kecil, sehingga tidak mengherankan kalau lokasi banjir dan tanah longsor akan bertambah setiap tahun sehingga untuk membangun jalan tol baru banyak hal yang harus dipertimbangkan, mulai dari masalah kerusakan lingkungan, mengganggu swasembada pangan, dan proses pemiskinan yang massif. Karena dengan digilasnya tanah-tanah subur untuk jalan tol jelas itu akan mengurangi jumlah produksi padi di daerah serta akan melahirkan angka pengangguran dan kemiskinan baru.

Oleh karena itu, beberapa pengamat menilai pembangunan jalan tol trans-Jawa perlu dianalisis dengan lebih cermat untuk menghindari dampak negatif terhadap sektor pertanian.

2. Dampak terhadap Lingkungan Sekitar

Dengan adanya jalan tol maka lokasi-lokasi dekat pintu keluar-masuk jalan tol akan berkembang cepat sebagai kawasan bisnis, baik industri, perdagangan, jasa keuangan dan perbankan dan sebagainya.

Banyak bukti yang menunjukkan jalan tol turut memajukan ekonomi daerah dan mempersibuk kegiatan bisnis, terbukanya lapangan kerja dan meningkatkan aktivitas ekonomi rakyat bahkan transaksi sosial. Seperti yang terjadi di Bandung pasca beroperasinya jalan tol Cipularang. Sebelum jalan tol ini beroperasi, di mana perjalanan tercepat dari Jakarta ke Bandung memerlukan waktu 3 jam, Bandung belumlah semetropolis sekarang. Tetapi sekarang kota ini



menjadi lebih sibuk, lebih banyak gedung menjulang, dan dikerumuni sentra-sentra bisnis seperti halnya Jakarta. Situasi yang sama juga terlihat di Madura, setelah jembatan tol Suramadu beroperasi.

3. Dampak terhadap Pertumbuhan Kawasan Perumahan

Akhir-akhir ini, rencana pemerintah yang membangun sejumlah ruas jalan tol telah memicu pertumbuhan kawasan, khususnya pembangunan perumahan baru. Dari sekitar 500 kawasan hunian di kawasan Jabodetabek, 10% di antaranya dibangun dekat atau terintegrasi dengan akses jalan tol. Ini membuktikan bahwa akses tol mampu mendongkrak nilai jual bagi sebuah proyek properti.

Meskipun tidak semua pengembang sukses membangun kompleks perumahan di pinggir jalan tol. Konsumen juga tetap membutuhkan keberadaan jalan arteri di sekitar perumahannya dan ketersediaan angkutan umum untuk anggota keluarga lainnya. Sebab, tidak semua anggota keluarga mempunyai kendaraan pribadi. Artinya pembukaan akses jalan tol langsung ke kawasan perumahan tanpa dibarengi dengan akses ke jalan arteri dan ketersediaan angkutan umum juga akan percuma.

Seperti pembangunan yang sekarang sedang melewati rute di wilayah kelurahan Gedawang. Salah satu dampak yang cukup jelas adalah terpotongnya akses jalan menuju perumahan Villa Thrista Gedawang, dimana jalan tol ini tepat sekali jalurnya memotong di depan Gapura perumahan tersebut. Dulu sebelum adanya jalan tol, warga memilih Villa Thrista Gedawang untuk dijadikan sebagai tempat hunian keluarga sudah tentu memiliki tujuan agar rumah yang di huni sejuk, asri dan jauh dari kebisingan, namun dengan keberadaan tol Semarang-Solo yang nantinya akan beroperasi, rasa-rasanya keinginan penghuni akan bergeser dan jauh dari harapan semula. Oleh karena itu pemerintah provinsi sangat diharapkan juga ikut membantu merehabilitasi lingkungan yang terkena dampak pembangunan jalan tol ini.

Dampak sosialnya lainnya adalah dengan dibuatkannya jalan arteri bagi penduduk di tepi jalan tol, harga tanah pun menjadi tinggi, dan masyarakat mempunyai lebih banyak peluang ekonomi dan usaha di lingkungannya.



Sementara dampak kerugiannya adalah warga masyarakat di sepanjang jalan tol terancam kehidupannya karena tidak bisa berharap banyak dari penjualan barang dan jasa. Sebagai contoh Dampak pembangunan toll Pejagan, Margasari, Ajibarang ternyata menimbulkan banyak permasalahan bagi rakyat kecil, terutama perekonomian daerah yang terkena tol tersebut, seperti pengelola pom bensin, pengelola warung dan rumah makan dan para pedagang-pedagang kecil yang ada di daerah yang terkena pembangunan jalan tol tersebut.

4. Berkurangnya Resapan Air

Dampak negatif terhadap kondisi fisik lainnya adalah dengan berkurangnya daerah resapan air. Daerah Thramas misalnya, daerah ini sebenarnya semacam lembah yang dikelilingi jalan melingkar dari Perumnas Banyumanik ke Tembalang. Daerah tersebut merupakan resapan air yang berupa sawah tadah hujan. Setelah wilayah tersebut dirug dan menjadi jalan tol, tentu dampak yang terjadi akan ditanggung masyarakat sekitar dan warga Semarang bawah, yakni akan menerima aliran air hujan pada waktu musim penghujan tiap tahunnya, bila tidak ada langkah-langkah pengendalian air tersebut.

5. Dampak pada Bidang Transportasi dan Aksesibilitas

Meskipun secara makro banyak ditemukan dampak positif dari keberadaan jalan tol, namun tidak sedikit pihak-pihak yang merasa dirugikan, khususnya masyarakat yang berbatasan langsung dengan jalan bebas hambatan ini tetapi justru tidak bisa melakukan akses langsung ke jalan tersebut. Oleh karena itu sebagian masyarakat yang tinggal di lingkungan sekitar jalan tol pada umumnya minta dibuatkan jembatan penyeberangan orang (JPO), karena pembangunan jalan tol itu membuat warga kesulitan untuk melakukan perjalanan atau akses ke tempat lain.

C.2 PILIHAN KEBIJAKAN

Salah satu strategi untuk penguatan ekonomi masyarakat atau pemberdayaan masyarakat dalam ekonomi ialah melalui *Community Based*



Economic Development (CBED). *Community Based Economic Development (CBED)* menyebutkan strategi dan proses penguatan prakarsa dan kemampuan sekelompok masyarakat agar mereka dapat mengenali, merumuskan dan mencari sendiri terhadap masalah ekonomi yang mereka hadapi, sehingga mereka dapat membangun kemampuan ekonomi mereka, yang dalam jangka panjang dapat menguatkan kemampuan sosial ekonomi mereka secara integratif (Saleh:2013). Esensi dari *CBED* adalah sebagai *human service delivery* bagi sekelompok masyarakat “tertentu” dengan cara memberikan kesempatan, melakukan pemberdayaan dan memberikan perlindungan terhadap kegiatan sosial ekonomi yang telah dan sedang mereka tekuni.

Selanjutnya Saleh menyatakan, Strategi *Community Based Economic Development* dapat dilakukan melalui:

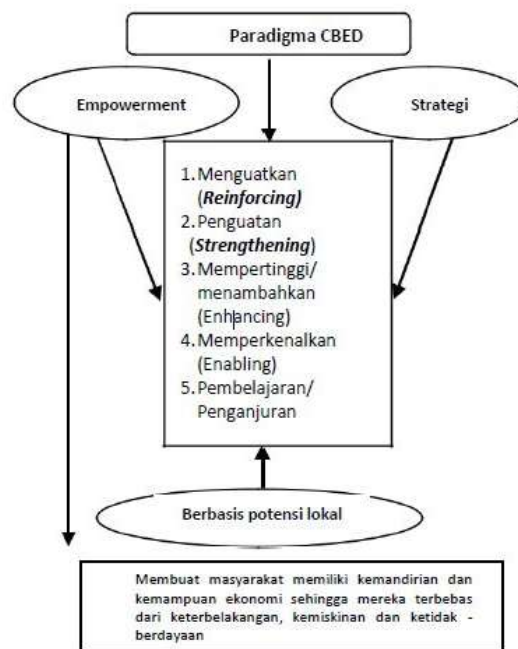
1. Peningkatan pengetahuan, Peningkatan pengetahuan yang dapat digunakan untuk mengenali dan memahami terhadap kekuatan dan kelemahan dalam ekonomi lokal dan asset ekonomi potensial yang masih tersembunyi
2. Penerapan gaya Kepemimpinan, Kepemimpinan yang menyatukan sumber daya manusia, pengetahuan dan dana dari pemerintah daerah, masyarakat dan sektor swasta dalam rangka memenuhi tujuan umum.
3. Pemberian Bantuan, Pengiriman bantuan dan/atau jasa kepada daerah yang kegiatan industri perorangan dan lembaganya masih belum bisa memenuhi kebutuhan.

Tujuan *Community Based Economic Development* adalah sebagai berikut:

1. Memastikan masyarakat lokal memperoleh manfaat terbesar dalam mengembangkan dan membangun ekonominya.
2. Memastikan pembangunan ekonomi mampu menanggulangi permasalahan lokal atau meningkatkan potensinya.
3. Memastikan pembangunan yang digagas oleh masyarakat semakin murah karena efisiensi meningkat dan biaya semakin rendah.
4. Memastikan pembangunan ekonomi lokal akan sejalan dengan visi dan misi masyarakat setempat.

5. Memastikan bahwa keterampilan, kapasitas dan jaringan warga komunitas dalam pembangunan semakin meningkat.

Pemberdayaan diartikan sebagai upaya peningkatan profesionalisme dan kinerja pelaku pembangun di daerah, termasuk aparatur, organisasi social kemasyarakatan, Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM), dunia usaha, dan anggota masyarakat untuk mengatasi berbagai masalah yang dihadapi serta merealisasikan aspirasi dan harapan masyarakat untuk mewujudkan peningkatan kualitas hidup kesejahteraan masyarakat (Cook:1997). Terdapat keterkaitan yang sangat erat antara pemberdayaan masyarakat sebagai suatu strategi untuk mencapai sasaran pembangunan masyarakat di daerah dalam rangka mewujudkan keberhasilan pemerintah daerah (Adisasmita:2014).



Gambar 1. Paradigma *Community Based Economic Development (CBED)*

Pemberdayaan merupakan salah satu strategi pembangunan yang dapat diimplementasikan dan dikembangkan dalam kegiatan pembangunan (Siagian:1999). Strategi pemberdayaan yaitu pembangunan yang berbasis pada potensi masyarakat setempat, utamanya strategi pemberdayaan pada pelaku Usaha Mikro Kecil dan Menengah berbasis komunitas yaitu:



1. penyelenggaraan pelatihan kewirausahaan
2. penyederhanaan perijinan usaha
3. pengembangan jaringan kemitraan dengan stakeholders
4. promosi produk unggulan

Strategi pemberdayaan masyarakat UMKM berbasis komunitas di Kota Magelang dapat di *break down* menjadi tiga aspek, yaitu:

1. Membangun daya tarik. Daya tarik diperlukan untuk meningkatkan investasi. Investasi memegang peranan penting untuk mendorong pertumbuhan ekonomi. ada 5 (lima) faktor yang mempengaruhi daya tarik investasi daerah, yaitu (1) kelembagaan, (2) sosial politik, (3) perekonomian daerah, (4) tenaga kerja dan produktifitas, serta (5) infrastruktur fisik. Faktor kelembagaan yang dimaksud adalah kepastian hukum; aparaturnya dan pelayanan; keuangan daerah dan peraturan daerah. Faktor sosial politik yang dimaksud adalah keamanan dan sosial budaya masyarakat. Faktor perekonomian daerah yang dimaksud adalah potensi ekonomi dan struktur ekonomi. Faktor ketenagakerjaan yang dimaksud adalah ketersediaan tenaga kerja usia produktif dan berpengalaman serta tenaga kerja pencari kerja; biaya tenaga kerja berdasarkan aturan formal dan aktual serta produktifitas tenaga kerja. Yang terpenting dari kesemua faktor yang mempengaruhi daya tarik investasi adalah faktor infrastruktur. Ketersediaan dan kualitas infrastruktur merupakan faktor yang utama, seperti ketersediaan jalan, terminal, pelabuhan udara, sarana komunikasi dan ketersediaan listrik.
2. Membangun daya tahan. Daya tahan merupakan kemampuan menyesuaikan diri serta memulihkan diri dari tekanan-tekanan faktor ekonomi maupun non ekonomi. Dalam lingkungan yang senantiasa berubah dimana peluang dan resiko dapat muncul setiap saat, setiap unit ekonomi perlu mempersiapkan diri. Hal yang dapat dilakukan adalah melalui diversifikasi produk serta pengembangan jiwa kewirausahaan.
3. Membangun daya saing. Di samping menghadapi era globalisasi, tantangan yang sedang dihadapi pemerintah daerah adalah demokratisasi dan desentralisasi atau otonomisasi. Demokratisasi dicirikan oleh kebebasan



berfikir, berkata, dan bertindak. Demikian juga dalam era otonomisasi dimana peran pemerintah pusat tidak seperti pada era sebelumnya yang sentralistis. Masing-masing daerah bebas mengembangkan kreasi sesuai dengan kebutuhan dan kemampuannya. Oleh karenanya beberapa hal yang menjadi poin penting guna mampu membangun daya saing daerah, yaitu (1) harus selalu kreatif, inovatif, dan mampu memahami perubahan yang terjadi; (2) mampu menggali dan mengembangkan sumberdaya lokal yang memiliki keunggulan yang komparatif menjadi keunggulan kompetitif, (3) adanya komitmen bersama untuk mengembangkan pengrajin baru yang memiliki semangat dan jiwa kewirausahaan yang tinggi.

Strategi pemberdayaan masyarakat UMKM merupakan program lintas sektoral oleh karena itu diperlukan koordinasi antar OPD. Sebagai salah satu implementasi dari pemberdayaan UMKM pemerintah Kota Magelang perlu membentuk beberapa cluster sentra atau kampung UMKM yang diharapkan dapat mendongkrak perekonomian masyarakat, seperti Klaster Industri, Klaster Inovaso, Kampung Batik, Kampung Bunga, Kampung Jamur, Kampung Sepatu & sandal, Kampung Kerupuk, Kampung Jajanan dan lainnya.

Peran Pemerintah dalam hal ini sebagaimana pendapat Cornelis dan Miar (2005:84), adalah untuk memfasilitasi dan memberdayakan para pelaku UMKM yang belum berdaya menuju ke tingkat lebih berdaya, dan yang sudah berdaya dikembangkan kearah yang lebih maju serta diharapkan mampu mengangkat para pengusaha yang belum berdaya tersebut dan tentunya harus ada peran aktif serta partisipasi masyarakat didalamnya serta dapat memberikan hasil yang lebih baik, sedangkan dilihat aspek tujuan yang hendak dicapai strategi pemberdayaan yang digunakan adalah strategi pemberdayaan berbasis komunitas seperti pada paradigma *Community-Based Economic Development (CBED)*.

Saleh (2013) mengungkapkan bahwa Strategi *Community Based Economic Development* meliputi:

1. Peningkatan pengetahuan, Peningkatan pengetahuan yang dapat digunakan untuk mengenali dan memahami terhadap kekuatan dan kelemahan dalam ekonomi lokal dan aset ekonomi potensial yang masih tersembunyi.



2. Penerapan gaya Kepemimpinan, Kepemimpinan yang menyatukan sumber daya manusia, pengetahuan dan dana dari pemerintah daerah, masyarakat dan sektor swasta dalam rangka memenuhi tujuan umum.
3. Pemberian Bantuan, Pemberian bantuan dan/atau jasa kepada daerah yang kegiatan industri perorangan dan lembaganya masih belum bisa memenuhi kebutuhan daerahnya.

Selanjutnya Saleh (2013) menyatakan, CBED mempunyai tiga fungsi utama yaitu:

1. Bagi Pemerintah: Mengarahkan tindakan Pemerintah Pusat dan pemerintah daerah untuk bertindak tepat sasaran & efisiensi agar program pembangunan ekonomi lebih terjamin, karena masyarakatlah yang merencanakan, melaksanakan dan mengawasi sendiri.
2. Bagi Masyarakat Menguatkan rasa tanggung jawab bagi selompok masyarakat/ komunitas agar mereka selalu berorientasi untuk menuju kepada kemandirian ekonomi masyarakat yang kuat yang berasaskan kegotong royongan (Kerjasama).
3. Bagi Masyarakat menyadarkan kepada masyarakat agar mereka dapat mengetahui dan memahami tentang apa yang sebenarnya menjadi kebutuhannya, sedangkan pemerintah hanya bertindak sebagai fasilitator, mobilisator dan dinamisator saja.

D. SIMPULAN DAN SARAN

Pembangunan ekonomi tidak hanya dipandang sebagai proses ekonomi semata, melainkan juga merupakan bentuk dari perubahan sosial dan kebudayaan yang ada dalam masyarakat (Soedjatmoko 1995:21). Hal ini seharusnya menjadi dasar dalam pengambilan kebijakan yang menyangkut hajat hidup orang banyak. Pembangunan Jalan Tol Bawen–Yogyakarta dan bandara *Yogyakarta International Airport (YIA)* yang menjanjikan keuntungan finansial, juga harus dilihat pada aspek terjadinya perubahan sosial dan budaya dari masyarakatnya. Pembangunan ekonomi yang identik dengan pembangunan infrastruktur yang masif harus senantiasa memperhatikan kualitas manusianya dalam kerangka



ekualitas (*equality*) dan bersifat inklusif (*inclusive*), khususnya bagi masyarakat terdampak. Agar pembangunan infrastruktur jalan tol dan bandara *Yogyakarta International Airport* (YIA) dapat berdampak terhadap kesejahteraan masyarakat dan peningkatan PAD Kota Magelang, maka Pemerintah Kota Magelang perlu mempersiapkan strategi dan memfasilitasi masyarakat melalui penetapan kebijakan yang berorientasi pada pemberdayaan masyarakat.

Ada beberapa hal yang dapat mendukung terwujudnya hal tersebut yakni sebagai berikut:

1. Pemerintah Kota Magelang membuat *grand design* pengembangan kota exil-tol yang bersifat jangka panjang (*long term*) dan mengakomodasi kepentingan masyarakat setempat yang kemungkinan besar paling tersisih apabila kawasan tersebut dikuasai oleh pasar (*market*).
2. Salah satu langkah untuk menguatkan partisipasi masyarakat dalam pembangunan kota dan meningkatkan kesejahteraan hidup mereka ialah melalui program *Community-Based Economic Development* (CBED) dengan pendekatan *people-centered development*. Pendekatan ini menekankan pada partisipasi seluruh masyarakat dan stakeholder melalui *charity*, *empowerment*, dan *building capacity*.

Strategi pemberdayaan masyarakat UMKM berbasis komunitas di Kota Magelang dapat di *break down* menjadi tiga aspek, yaitu:

a. Membangun Daya Tarik

Daya tarik diperlukan untuk meningkatkan investasi. Investasi memegang peranan penting untuk mendorong pertumbuhan ekonomi. ada 5 (lima) faktor yang mempengaruhi daya tarik investasi daerah, yaitu:

1) Kelembagaan

Faktor kelembagaan yang dimaksud adalah kepastian hukum, aparatur dan pelayanan, keuangan daerah dan peraturan daerah.

2) Sosial Politik

Faktor sosial politik yang dimaksud adalah keamanan dan sosial budaya masyarakat.



3) Perekonomian Daerah

Faktor perekonomian daerah yang dimaksud adalah potensi ekonomi dan struktur ekonomi.

4) Tenaga Kerja dan Produktivitas

Faktor ketenagakerjaan yang dimaksud adalah ketersediaan tenaga kerja usia produktif dan berpengalaman serta tenaga kerja pencari kerja, biaya tenaga kerja berdasarkan aturan formal dan aktual serta produktifitas tenaga kerja.

5) Infrastruktur Fisik

Ketersediaan dan kualitas infrastruktur merupakan faktor yang utama, seperti ketersediaan jalan, terminal, sarana komunikasi, dan ketersediaan listrik.

b. Membangun Daya Tahan

Daya tahan merupakan kemampuan menyesuaikan diri serta memulihkan diri dari tekanan-tekanan faktor ekonomi maupun non ekonomi. Dalam lingkungan yang senantiasa berubah dimana peluang dan resiko dapat muncul setiap saat, setiap unit ekonomi perlu mempersiapkan diri. Hal yang dapat dilakukan adalah melalui diversifikasi produk serta pengembangan jiwa kewirausahaan.

c. Membangun Daya Saing

Beberapa hal yang menjadi poin penting guna mampu membangun daya saing daerah, yaitu (1) harus selalu kreatif, inovatif, dan mampu memahami perubahan yang terjadi; (2) mampu menggali dan mengembangkan sumberdaya lokal yang memiliki keunggulan yang komparatif menjadi keunggulan kompetitif; dan (3) adanya komitmen bersama untuk mengembangkan pengrajin baru yang memiliki semangat dan jiwa kewirausahaan yang tinggi.

3. Kota Magelang perlu membentuk beberapa cluster sentra atau kampung UMKM yang diharapkan dapat meningkatkan daya tarik wisatawan dan mendongkrak perekonomian masyarakat, seperti Kluster Industri, Kluster



Inovasi, Kampung Batik, Kampung Bunga, Kampung Jamur, Kampung Sepatu & sandal, Kampung Kerupuk, Kampung Kuliner dan lainnya.

4. Strategi pemberdayaan masyarakat UMKM merupakan program lintas sektoral oleh karena itu perlu peningkatan koordinasi antar OPD.
5. Dalam implementasi pemberdayaan masyarakat diperlukan kolaborasi ABGC (*Akademic, Business- Government – Community*).
6. Peran Pemerintah dalam hal ini sebagaimana pendapat Cornelis dan Miar (2005:84), adalah untuk memfasilitasi dan memberdayakan para pelaku UMKM yang belum berdaya menuju ke tingkat lebih berdaya, dan yang sudah berdaya dikembangkan kearah yang lebih maju serta diharapkan mampu mengangkat para pengusaha yang belum berdaya tersebut dan tentunya harus ada peran aktif serta partisipasi masyarakat di dalamnya serta dapat memberikan hasil yang lebih baik. Sedangkan menurut Saleh (2013) dilihat aspek tujuan yang hendak dicapai strategi pemberdayaan yang digunakan adalah strategi pemberdayaan berbasis komunitas seperti pada paradigma *Community-Based Economic Development (CBED)* Strategi *Community Based Economic Development* meliputi:
 - a. Peningkatan pengetahuan, Peningkatan pengetahuan yang dapat digunakan untuk mengenali dan memahami terhadap kekuatan dan kelemahan dalam ekonomi lokal dan aset ekonomi potensial yang masih tersembunyi.
 - b. Penerapan gaya Kepemimpinan, Kepemimpinan yang menyatukan sumber daya manusia, pengetahuan dan dana dari pemerintah daerah, masyarakat dan sektor swasta dalam rangka memenuhi tujuan umum.
 - c. Pemberian Bantuan, Pemberian bantuan dan/atau jasa kepada daerah yang kegiatan industri perorangan dan lembaganya masih belum bisa memenuhi kebutuhan daerahnya.

DAFTAR PUSTAKA

Adisasmita, Raharjo. 2011. *Manajemen Pemerintahan Daerah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.



- Cook, Sarah and Steve Macaulay. 1997. *Pemberdayaan yang Tepat*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.
- Cornelis dan Miar. 2005. *Kelembagaan dan Ekonomi Rakyat*. Yogyakarta: BPFEE.
- Freestone, Robert. 2011. "Managing Neoliberal Urban Spaces: Commercial Property Development at Australian Airports." *Geographical Research* 49(2):115– 31.
- Percoco, Marco. 2010. "Airport Activity and Local Development: Evidence from Italy." *Urban Studies* 47(11):2427– 43.
- Saleh, Choirul. 2013. *Bahan DIKLAT Strategic Planning For Development*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Siagian, P, Sondang. 1999. *Administrasi Pembangunan Konsep, Dimensi, dan Strateginya*. Jakarta: Bumi Aksara cetakan ke 8, April 2012.
- Soedjatmoko. 1995. *Dimensi Manusia Dalam Pembangunan*. Jakarta: LP3ES.