

BAB I

PENDAHULUAN

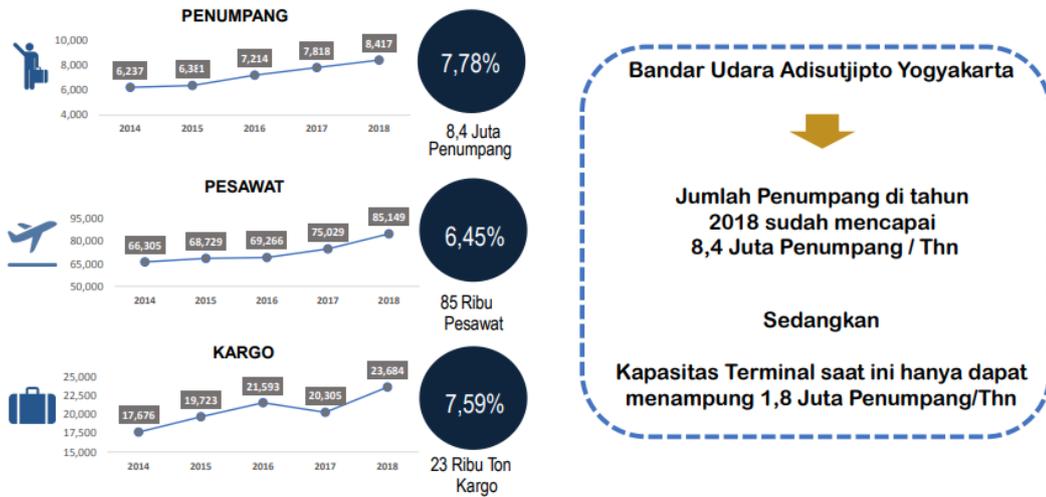
1.1 Latar Belakang

Dalam dekade terakhir, dunia aviasi berkembang pesat baik perusahaan penerbangan maupun perusahaan pengelola bandar udara. Dahulu, bandar udara atau bandara merupakan tempat mendarat dan berangkatnya pesawat saja, akan tetapi seiring dengan berkembangnya dunia aviasi bandar udara juga menjadi destinasi. Sebagai negara kepulauan yang memiliki sekitar 17000 pulau tersebar dari Sabang / Aceh di Barat sampai Merauke / Papua di Timur, maka banyak sekali daerah yang sangat tergantung kepada kehadiran bandar udara. Website (Angkasa Pura I, 2021) menyebutkan 15 bandar udara dikelola oleh Angkasa Pura I dan menyebutkan 19 dikelola Angkasa Pura II, sementara dalam pemberitaan (Rahman, 2014) menyebutkan bahwa di Indonesia terdapat lebih dari 200 bandar udara yang dikelola oleh pemerintah melalui Departemen Perhubungan dan Pemerintah Daerah. Bandar-bandar udara yang dikelola oleh Angkasa Pura I dan Angkasa Pura II adalah bandar-bandar udara yang menjadi pusat konektivitas udara baik antar pulau, antar propinsi maupun pintu gerbang dari Internasional.

PT. Angkasa Pura I atau dikenal juga dengan Angkasa Pura Airports merupakan perusahaan Badan Usaha Milik Negera (BUMN) yang memberikan pelayanan lalu lintas udara dan bisnis bandar udara di Indonesia. Angkasa Pura Airports saat ini mengelola 15 bandara di Indonesia (Angkasa Pura I, 2021).

Pada tahun 2019, Bandara Internasional Yogyakarta beroperasi penuh untuk publik setelah masa pembangunan 18 bulan dengan diawali oleh penyelesaian isu tanah di pertengahan tahun 2018. Bandara Internasional Yogyakarta menjadi pintu gerbang dunia bukan hanya untuk masyarakat Yogyakarta tetapi juga masyarakat Indonesia. Presiden Joko Widodo menyebutkan ini adalah bandara yang penyelesaiannya “Ini adalah pembangunan airport yang paling cepat di Indonesia mungkin bisa di dunia, ini cepat sekali” namun tetapi memiliki standar internasional yang tidak kalah bersaing dengan bandara-bandara besar di dunia (Pradito, 2019). Presiden Jokowi juga memuji kemampuan arsitektur yang dimiliki Gubernur DIY, Sri Sultan Hamengkubuwono ke X dalam pembangunan bandara Yogyakarta International Airport (Lenny, 2020). Ternyata setelah meninjau pembangunan bandara baru terlihat desain arsitektur yang sangat detail dan bagus (Lenny, 2020). Sukmana (2017) dalam ekonomi.kompas.com mengatakan hal tersebut sesuai dengan keinginan pemerintah dengan adanya sentuhan budaya yang kuat di bandara Kulon Progo, bahkan seniman sehingga budayawan digandeng untuk menjadikan bandara Kulon Progo sebagai bandara etalase seni dan budaya pertama di Indonesia.

Gambar 1.1 Infografis Bandara Udara Adisutjipto Yogyakarta



Sumber: Data Perusahaan, 2021

Bandara Internasional Yogyakarta menjawab kebutuhan masyarakat Yogyakarta khususnya bidang pariwisata akan bandara yang layak dan bertaraf internasional. Bandara Internasional Adi Sutjipto sebagai bandara yang resmi beroperasi untuk semua penerbangan yang mendarat di Yogyakarta pada saat itu memiliki banyak sekali keterbatasan. Menurut Faik Fahmi (Hartomo, 2020) kapasitas Bandara Internasional Adi Sutjipto 1,8 Juta penumpang per tahun. Sementara jumlah penumpang yang datang dan dilayani ada sekitar 8,4 juta per tahun. Hal ini disebabkan pesatnya pertumbuhan pariwisata di Yogyakarta baik untuk wisata domestik dan internasional. Selain itu, Bandara Internasional Adi Sutjipto adalah bandara *enclave* sipil yang artinya bandara tersebut adalah bandara milik TNI Angkatan Udara yang digunakan secara berdampingan untuk kebutuhan komersial (Movanita, 2018). Di Bandara Internasional Adi Sutjipto juga terdapat Sekolah Penerbang untuk TNI Angkatan Udara, sehingga dalam kondisi dimana TNI Angkatan Udara sedang melakukan latihan terbang, bandara tersebut juga digunakan untuk kebutuhan latihan yang tentunya mengganggu jadwal penerbangan komersial yang sudah di atas kapasitasnya

sebagai bandara komersial. Kelebihan kapasitas bandara yang juga digunakan sebagai tempat latihan terbang juga memiliki resiko yang besar untuk Bandara Adi Sutjipto karena letak bandara berada di pemukiman yang padat penduduk dan hotel-hotel serta atraksi wisata yang yang padat pengunjung di jantung kota Yogyakarta (PUSTRAL UGM, 2017). Semua keterbatasan Bandara Adi Sutjipto membuat penerbangan internasional enggan untuk mendarat di Yogyakarta, sehingga wisatawan internasional harus terbang dari Bali atau dari Jakarta untuk bisa berkunjung ke Yogyakarta. Sementara Yogyakarta adalah pintu gerbang menuju berbagai wisata budaya dan alam di Pulau Jawa.

Wisata budaya di pulau Jawa yang banyak diminati dan sering dikunjungi baik wisatawan domestik maupun wisatawan mancanegara antara lain mencakup Borobudur, Candi Prambanan, Candi Boko, Candi-candi lainnya di sekitar Yogyakarta. Keraton Yogyakarta sebagai Keraton Sultan terakhir menjadi daya tarik tersendiri untuk wisatawan domestik dan internasional. Keberadaan Keraton Yogyakarta dan gedung-gedung dan monumen-monumen bersejarah di Yogyakarta selalu dipenuhi oleh wisatawan domestik dan internasional.

Tidak hanya kekayaan budaya, kekayaan alam juga selalu menjadi daya tarik bagi wisatawan domestik dan internasional. Wisatawan dapat mengunjungi gua-gua, ladang-ladang bahkan dataran tinggi Dieng. Wisatawan yang suka melakukan kegiatan luar ruang yang memacu adrenalin dapat mengunjungi lokasi meletusnya Gunung Merapi dengan mobil Jeep bak terbuka, memacu kapal karet di arung jeram, atau mendaki berbagai bukit dan air terjun di Kulon Progo. Berbagai lokasi alam yang indah dan terjangkau

secara fisik maupun biaya membuat Yogyakarta menjadi magnet juga untuk wisatawan muda atau millennial.

Salah satu perpaduan kekayaan budaya dan alam adalah melahirkan wisata kuliner yang membuat lidah bangsa manapun ingin selalu mencicipi dan selalu ingin kembali menikmati hidangan-hidangan asli Yogya sehingga membuat Yogyakarta juga terkenal dengan wisata kuliner yang bukan hanya luar biasa enak rasanya tetapi juga terjangkau secara biaya untuk wisatawan. Baik masakan tradisional seperti gudeg atau krecek, berbagai soto, berbagai jenis sate, dan banyak makanan khas Yogya lainnya yang bisa dijumpai di rumah makan, kaki lima bahkan sudah terbungkus rapih untuk dibawa pulang sebagai oleh-oleh. Tidak hanya itu, banyak mahasiswa membuka gerai kopi yang dapat dibeli dengan harga terjangkau. Perpaduan antara kota budaya dengan kota pelajar senantiasa membuat masyarakat Yogyakarta menjadi kreatif dalam melahirkan karya-karya seni, kuliner bahkan destinasi baru.

Perpaduan kota budaya dan kota pelajar juga membuat Yogyakarta menjadi kota yang sangat heterogen tetapi tetap menjunjung tinggi keramah-tamahan sebagai citra budaya Jawa, menjadikan Yogyakarta magnet bukan hanya untuk bangsa Indonesia saja tetapi juga pelajar dan wisatawan internasional. Tidak sedikit wisatawan atau pelajar internasional juga mengagumi warisan budaya dan keramah-tamahan adat Jawa dengan tinggal di desa-desa di daerah Yogyakarta. Sesuatu yang sangat sederhana untuk bangsa Indonesia yang memang kaya alam dan budayanya, tetapi sangat mahal untuk bangsa asing yang setiap harinya mungkin harus tinggal di apartemen atau kota besar.

Kebutuhan pariwisata, ekonomi dan sosial Yogyakarta tidak cukup dipenuhi oleh Bandara Internasional Adi Sutjipto. Bandara yang hanya berkapasitas 1.8 juta tetapi sudah harus menampung 8,4 juta penumpang sudah tidak memadai baik secara keamanan maupun citra untuk Yogyakarta, sehingga dibutuhkan bandara baru bertaraf internasional yang bisa menjadi pintu gerbang Yogyakarta untuk Indonesia dan dunia yang dituangkan dalam Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 98 Tahun 2017 tentang “Percepatan Pembangunan dan Pengoperasian Bandar Udara Baru di Kabupaten Kulon Progo Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta” dan diselesaikan selama 18 bulan hingga beroperasi penuh di tahun 2019 (Pemerintah Pusat, 2017).

Gambar 1.2 Kunjungan Presiden RI



Sumber: Data Perusahaan, 2021

Akan tetapi kemegahan dan kesuksesan pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta yang dikatakan oleh Presiden Joko Widodo bukanlah proses yang mudah, khususnya dari sisi penerimaan publik, masyarakat Yogya dan masyarakat Kulon Progo dimana bandara tersebut berdiri. Polemik akan hadirnya bandara di Kulon Progo bukan hanya berasal dari masyarakat Kulon Progo yang merasa tergusur dari tempat tinggalnya tetapi juga masyarakat Yogyakarta yang terbiasa dengan Bandara Internasional Adi Sutjipto yang terletak di dalam kota sementara Bandara Internasional Yogyakarta terletak 1,5 jam perjalanan menuju Kulon Progo. Kritik juga muncul menyikapi pemilihan lokasi di Kulon Progo yang rentan bencana, mulai dari gempa bumi, gunung berapi, banjir bahkan tsunami mengingat lokasi bandara berada di selatan pulau Jawa menghadap Samudera Hindia.

Kedatangan Presiden Joko Widodo pada Yogyakarta International Airport berdampak sangat besar pada pemberitaan yang terjadi, sebagai berikut:

Tabel 1.1 Media Monitoring Agustus 2019

Media Monitoring Agustus 2019	
<i>Tone</i>	Total
Positif	171
Netral	125
Negatif	0
Total	296

Sumber: Data Olahan Penelitian, 2019

Tabel di atas menunjukkan *tone* pemberitaan-pemberitaan yang terjadi pada bulan Agustus 2019, saat Presiden Joko Widodo datang untuk melihat pengembangan dan pembangunan Yogyakarta International Airport. Dapat dilihat dari tabel di atas, dari 296 pemberitaan di media, 171 di antaranya merupakan berita bernada positif, 123 berita bernada netral, dan tidak ada satu pun bernada negatif.

Gambar 1.3 Penghargaan Yang Diraih Proyek



Sumber: Data Perusahaan, 2021

Setelah kedatangan Presiden Joko Widodo, pada tanggal 31 Desember 2019. Angkasa Pura I mendapatkan penghargaan kecelakaan NIHIL atas prestasi dalam melaksanakan K3 sehingga mencapai 13 juta jam kerja tanpa kecelakaan (Media Digital, 2020), selain itu tahun berikutnya pada tanggal 15 Mei 2020 juga mendapatkan piagam penghargaan MURI sebagai bandara udara dengan pengoperasian tercepat (Bisnis News, 2020). Dalam penghargaan-penghargaan tersebut Angkasa Pura I pun mengajak media-media lokal maupun national untuk datang pada acara penghargaan terhadap pembangunan Yogyakarta International Airport.

Dalam penghargaan ini pun Angkasa Pura I mendapatkan hasil media monitoring yang baik sebagai berikut:

Tabel 1.2 Media Monitoring Desember 2019

Media Monitoring December 2019	
<i>Tone</i>	Total
Positif	79
Netral	31
Negatif	0
Total	110

Sumber: Data Olahan Penelitian, 2021

Tabel di atas menunjukkan pemberitaan pada bulan dimana terjadinya penghargaan kecelakaan NIHIL. Pada tabel tersebut dapat dilihat total pemberitaan yang didapatkan pada bulan tersebut 110, pemberitaan positif 79, pemberitaan netral 31 dan tidak ada pemberitaan negatif satu pun.

Tabel 1.3 Media Monitoring Mei 2020

Media Monitoring Mei 2020	
<i>Tone</i>	Total
Positif	18
Netral	103
Negatif	1
Total	122

Sumber: Data Olahan Penelitian, 2021

Tabel di atas menunjukkan pemberitaan pada bulan dimana terjadinya Angkasa Pura I mendapatkan piagam. Pada tabel tersebut dapat dilihat total pemberitaan yang didapatkan pada bulan tersebut 122, pemberitaan positif ada 18, pemberitaan netral ada 103, dan ada satu pemberitaan negatif. Pemberitaan

negatif tersebut merupakan berita nasib perempuan gusuran bandara YIA. Karena banyaknya berita netral dan delapan belas berita positif, satu berita negatif itu dapat tertutupi oleh pemberitaan-pemberitaan positif dan netral. Dari data tabel di atas dapat disimpulkan tim *media relations* Angkasa Pura I telah melakukan relasi dengan media-media untuk melihat angle pemberitaan berbeda dan tidak mengangkat isu negatif dalam pemberitaan yang dilakukan.

Angkasa Pura I bersinergi dengan media untuk menciptakan hubungan yang baik dengan institusi media dan relasi antara humas dengan wartawan. Dalam menjalin hubungan dengan awak media, komunitas media baik organisasi kewartawanan.

Humas Angkasa Pura I mengelola relasi dengan media sejak pembangunan Yogyakarta International Airport, media sendiri bagi humas Angkasa Pura I dapat dijadikan suatu sarana publisitas yang merupakan kegiatan *image building*, namun di sisi lain pemberitaan negatif di media dapat menimbulkan krisis bagi perusahaan.

Pengetahuan masyarakat akan Yogyakarta International Airport menjadi sangat penting bukan hanya saat bandara tersebut sudah berdiri tetapi mulai dari saat area bandara tersebut mulai dibersihkan untuk dilakukan pembangunan. Sangat menjadi penting bahwa masyarakat Yogyakarta bisa menjadi bagian dari pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta untuk itu dibutuhkan strategi *media relations*. Menurut (Iriantara, 2019) *media relations* pada dasarnya berkenaan dengan pemberian informasi atau memberi tanggapan pada media pemberitaan atas nama organisasi, karena berhubung dengan media massa *media relations* merupakan fungsi khusus dalam kegiatan atau program *public relations*. *Media relations* bukan hanya bisa menjadi kunci sukses

komunikasi ke publik melalui media tetapi menjadi kunci sukses perubahan pola pikir baik media maupun masyarakat akan hadirnya Yogyakarta International Airport sebagai Layanan Publik yang dimiliki masyarakat Yogyakarta dan Indonesia. Pentingnya kegiatan *media relations* di Angkasa Pura I juga dapat membangun dan mengembangkan citra Yogyakarta International Airport.

1.2 Rumusan Masalah

Bandara Internasional Yogyakarta memiliki beragam isu sensitif baik secara sosial maupun politik dan secara lokal maupun nasional. Pendekatan *Media Relations* yang biasa tidak cukup untuk menghadapi permasalahan yang dihadapi Bandara Internasional Yogyakarta. Dibutuhkan strategi *Media Relations* yang bukan hanya unik tetapi juga memikirkan aspek-aspek media untuk bisa menjadikan media sebagai tonggak komunikasi untuk Bandara Internasional Yogyakarta.

Strategi *Media Relations* pada umumnya adalah pendekatan media dengan cara berita maupun promosi semata. Dengan beragamnya isu yang dihadapi Bandara Internasional Yogyakarta, pendekatan *Media Relations* yang hanya mengandalkan promosi dan liputan berita di media surat kabar apakah bisa menjawab kebutuhan Angkasa Pura I dalam mensukseskan Bandara Internasional Yogyakarta sebagai bandara baru untuk masyarakat Yogyakarta dan bangsa Indonesia.

1.3 Pertanyaan Penelitian

Bedasarkan rumus masalah di atas, maka penelitian ini menetapkan pertanyaan, yaitu “Bagaimana strategi *media relations* Angkasa Pura I dalam membangun citra Yogyakarta International Airport sebagai bandara baru?”.

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui strategi media relations Angkasa Pura I dalam membangun citra Yogyakarta International Airport sebagai bandara baru.

1.5 Kegunaan Penelitian

Bedasarkan tujuan penelitian, diharapkan penelitian ini dapat bermanfaat untuk:

a. Kegunaan Akademik

Kegunaan akademis dari penelitian ini adalah untuk mengembang dan menambah referensi ilmiah mengenai kajian *media relations* dan citra, khususnya mengenai strategi media relations dalam meningkat citra.

b. Kegunaan Praktis

Kegunaan praktis dari penelitain ini adalah untuk memberikan saran atau refrensi kepada Angkasa Pura I dalam melaksanakan strategi *media relations* dalam membangun citra.

1.6 Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini memiliki keterbatasan, yaitu hanya meneliti strategi *media relations* yang dilakukan oleh Angkasa Pura I dalam upaya untuk membangun citra bandara baru Yogyakarta International Airport.