

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sektor pariwisata Indonesia terus menunjukkan pertumbuhan yang signifikan dalam satu dekade terakhir. Berdasarkan data Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, jumlah perjalanan wisatawan nusantara mencapai 734 juta perjalanan pada tahun 2023, meningkat dibandingkan tahun-tahun sebelumnya (Kemenparekraf, 2024). Pertumbuhan ini tidak hanya terjadi pada destinasi wisata perkotaan, tetapi juga semakin merambah ke destinasi wisata pedesaan yang menawarkan pengalaman autentik berbasis alam dan budaya lokal. Wisata pedesaan kini menjadi alternatif yang semakin diminati oleh masyarakat urban yang mencari ketenangan, orisinalitas, dan kedekatan dengan alam.

Meningkatnya minat terhadap wisata pedesaan membawa konsekuensi tersendiri bagi pengelola destinasi. Lonjakan jumlah pengunjung yang tidak diimbangi dengan sistem pengelolaan yang memadai kerap menimbulkan berbagai permasalahan operasional, mulai dari kemacetan akses jalan, ketidaktersediaan area parkir yang cukup, hingga ketidaknyamanan pengunjung yang berdampak pada reputasi destinasi secara keseluruhan. Pengelolaan operasional yang baik menjadi faktor penentu keberhasilan suatu destinasi wisata dalam mempertahankan dan meningkatkan kualitas pengalaman pengunjung (Sugiama, 2021). Tanpa sistem yang terstruktur, potensi wisata sebesar apapun dapat tergerus oleh pengalaman buruk yang dialami pengunjung sejak pertama kali tiba di lokasi.

Salah satu gerakan sosial yang secara konsisten berupaya menjawab tantangan pengembangan desa secara berkelanjutan adalah Spedagi Movement. Didirikan oleh Singgih Susilo Kartono, Spedagi Movement hadir dengan visi merevitalisasi desa melalui pendekatan yang memadukan kreativitas, nilai lokal, dan kemandirian masyarakat. Gerakan ini berpijak pada konsep Cyral-Spiritieral Sustainable Life Visions (CSSLV) yang menggabungkan hubungan saling belajar antara desa dan kota, di mana desa mengadopsi teknologi dan sistem modern tanpa

meninggalkan nilai-nilai luhur kedesaannya, sementara kota belajar dari nilai dan praktik hidup desa (Spedagi Movement, 2025). Konsep ini menjadi fondasi dari berbagai program nyata yang dijalankan Spedagi di lapangan, termasuk pengelolaan Dusun Ngadiprono di Kabupaten Temanggung, Jawa Tengah.

Wujud konkret dari gerakan revitalisasi yang dilakukan Spedagi Movement adalah Pasar Papringan yang berlokasi di Dusun Ngadiprono, Desa Ngadimulyo, Kabupaten Temanggung, Jawa Tengah. Pasar Papringan telah beroperasi selama lebih dari delapan tahun dan berhasil menarik perhatian wisatawan dari dalam maupun luar negeri. Keunikan pasar ini terletak pada konsep serba bambu yang berakar dari kata "pring" dalam bahasa Jawa yang berarti bambu. Seluruh aktivitas pasar berlangsung di tengah hutan bambu yang rindang, menciptakan suasana yang estetik sekaligus autentik. Dagangan yang tersedia meliputi makanan berat, minuman, jajanan tradisional, hingga produk kerajinan tangan, yang semuanya menggunakan bahan-bahan lokal dan alami. Bahkan sistem transaksinya menggunakan koin bambu yang disebut "pring", di mana satu pring setara dengan Rp 2.000,- (Spedagi Movement, 2025) namun kini sudah mengalami kenaikan menjadi Rp 2.500,- . Pasar ini menjadi model dari gerakan revitalisasi desa yang mengedepankan nilai lokal, kemandirian, dan kelestarian lingkungan.

Spedagi Movement tidak berperan sebagai pengelola tunggal, melainkan sebagai fasilitator yang mendampingi warga Dusun Ngadiprono dalam mengembangkan potensi yang mereka miliki. Pendekatan ini sejalan dengan semangat Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2014 tentang Desa yang menekankan bahwa desa harus menjadi pelaku utama dari perubahan, sementara pemerintah dan pihak eksternal berperan sebagai pendukung dan fasilitator (Budiarti, 2025). Melalui kolaborasi yang dibangun secara organik ini, warga Dusun Ngadiprono tidak sekadar menjadi objek program, melainkan subjek aktif yang menggerakkan perubahan dari dalam. Pasar Papringan diselenggarakan setiap Minggu Wage dan Minggu Pon sesuai penanggalan Jawa, mempertimbangkan kemampuan dan kesiediaan warga yang mayoritas memiliki pekerjaan tetap di luar kegiatan pasar.

Seiring meningkatnya popularitas Pasar Papringan, salah satu tantangan operasional yang belum terselesaikan secara sistematis adalah permasalahan sistem parkir kendaraan. Akses jalan menuju Dusun Ngadiprono yang relatif sempit dan belum memiliki pemisahan jalur masuk dan keluar menciptakan kondisi yang rawan kemacetan, terutama saat puncak kunjungan di pagi hari. Arus kendaraan yang tidak terstruktur, koordinasi antarpetugas yang belum optimal, serta penataan kendaraan yang belum efisien menjadi akar dari permasalahan tersebut. Dampaknya terasa langsung bagi pengunjung yang harus menghadapi antrean panjang sebelum bahkan memasuki kawasan pasar, mengakibatkan meningkatnya tingkat stres dan berkurangnya kepuasan kunjungan secara keseluruhan.

Urgensi permasalahan tersebut dapat diperlihatkan secara lebih terukur melalui data mengenai volume kunjungan dan skala operasional Pasar Papringan. Berdasarkan kajian yang dilakukan Prayogo dan Febrianita (2018), estimasi jumlah pengunjung Pasar Papringan pada setiap gelarannya mencapai sekitar 3.500 orang, atau sekitar 5.000 pengunjung setiap bulannya, dengan mayoritas pengunjung (sekitar 60%) berasal dari luar Kabupaten Temanggung sehingga sebagian besar bergantung pada kendaraan pribadi untuk mencapai lokasi. Dari sisi tenaga kerja yang terlibat, jumlah warga yang beraktivitas dalam setiap gelaran pasar diperkirakan mencapai sekitar 400 orang, termasuk di dalamnya petugas parkir dari warga dusun tetangga, dengan jumlah pedagang aktif tercatat sebanyak 131 pedagang (Liputan6, 2019). Volume kunjungan sebesar itu harus ditampung dalam rentang waktu operasional yang sangat terbatas, yaitu hanya sekitar enam jam pada hari Minggu Wage dan Minggu Pon, sehingga terjadi konsentrasi kedatangan kendaraan yang sangat tinggi dalam waktu singkat. Kondisi ini diperparah oleh karakteristik akses jalan menuju lokasi yang sempit dan terbatas langsung dengan permukiman warga, sehingga kapasitas jalur maupun lahan parkir yang tersedia secara struktural tidak sebanding dengan jumlah kendaraan yang harus ditampung pada jam-jam puncak.

Permasalahan sistem parkir ini telah terdokumentasi secara nyata dalam berbagai ulasan pengunjung di platform digital. Sejumlah pengunjung menyampaikan keluhan mengenai kemacetan yang parah, kesulitan menemukan tempat parkir, dan ketidakjelasan alur keluar masuk kendaraan. Salah satu ulasan di

Google Maps menyebutkan bahwa parkir dalam kawasan perkampungan selalu penuh sehingga pengunjung terpaksa parkir di luar dan menempuh jarak 1,6 km untuk mencapai lokasi pasar. Pengunjung lain menilai bahwa meski konsep pasarnya menarik, pengelolaan parkir yang buruk menjadi pengalaman tidak menyenangkan yang menurunkan keseluruhan kesan kunjungan. Kondisi ini mencerminkan bahwa permasalahan parkir bukan sekadar isu teknis, melainkan berdampak langsung pada citra dan keberlangsungan Pasar Papringan sebagai destinasi wisata unggulan.

Berdasarkan observasi lapangan yang dilakukan oleh tim Research and Development (RnD) dalam program Social Impact Initiative (SII), ditemukan bahwa akar permasalahan bukan terletak pada keterbatasan lahan parkir semata, melainkan pada sistem operasional yang belum terstruktur. Tiga permasalahan utama yang teridentifikasi meliputi: penggunaan handy talky (HT) yang belum optimal sehingga komunikasi antartugas terganggu; arus keluar masuk kendaraan yang tidak terkoordinasi karena tidak adanya pemisahan jalur dan pembagian peran yang jelas; serta penataan kendaraan di dalam area parkir yang tidak efisien sehingga kapasitas yang tersedia tidak termanfaatkan secara maksimal. Ketiga permasalahan ini saling berkaitan dan menghasilkan kondisi kemacetan yang berulang setiap kali pasar diselenggarakan. Menurut Sudarmo (2020), efektivitas koordinasi dalam pengelolaan layanan publik sangat ditentukan oleh kejelasan pembagian peran, mekanisme komunikasi yang berfungsi, dan standar operasional yang terdokumentasi dengan baik.

Dalam rangka merespons permasalahan tersebut secara sistematis, Spedagi membentuk divisi Research and Development (RnD) untuk pertama kalinya dalam sejarah program SII. Berbeda dengan divisi operasional lainnya, divisi RnD tidak bertugas menjalankan kegiatan lapangan secara langsung, melainkan berfokus pada proses identifikasi masalah, analisis mendalam, perancangan solusi, serta pengembangan rekomendasi berbasis kondisi lapangan. Kehadiran divisi ini merupakan respons terhadap kebutuhan Spedagi akan pendekatan yang lebih terstruktur dan berbasis riset dalam memecahkan permasalahan operasional yang ada.

Dalam pelaksanaan program SII, penulis berperan sebagai Project Manager dalam tim Research and Development yang beranggotakan tiga orang. Sebagai Project Manager, penulis bertanggung jawab mengelola jalannya proyek secara keseluruhan, mengoordinasikan pekerjaan anggota tim, memastikan setiap permasalahan yang teridentifikasi memiliki solusi yang layak, serta mengintegrasikan seluruh hasil analisis menjadi sebuah blueprint operasional. Peran ini bukan sebagai pengamat semata, melainkan sebagai pengelola proses yang memastikan solusi yang dirancang dapat diimplementasikan secara realistis sesuai kondisi lapangan. Fungsi utama posisi ini berada pada aspek planning, coordinating, controlling, problem solving, dan project management.

Hasil dari proses penelitian dan pengembangan yang dilakukan tim RnD adalah sebuah model sistem operasional parkir yang diberi nama GKKAD, singkatan dari Garda Depan, Koordinator Lapangan, dan Koordinator Area Dalam. Model GKKAD membagi peran petugas parkir ke dalam tiga fungsi utama yang saling terintegrasi: Garda Depan bertugas mengatur arus masuk dan keluar kendaraan di titik akses; Koordinator Lapangan berfungsi sebagai pusat koordinasi seluruh petugas dan penghubung antar unit; serta Koordinator Area Dalam bertugas mengatur penempatan kendaraan di dalam area parkir dan memantau ketersediaan ruang parkir secara berkala. Sistem ini dirancang untuk memperjelas pembagian tugas, mengoptimalkan komunikasi, dan memperlancar arus kendaraan tanpa memerlukan penambahan lahan atau investasi infrastruktur yang besar.

Output utama dari proyek ini adalah Blueprint Sistem Operasional Parkir Pasar Papringan berbasis GKKAD yang disusun dalam bentuk deck presentasi dan diserahkan kepada Spedagi sebagai dokumen rekomendasi. Blueprint ini tidak hanya berfungsi sebagai media presentasi, tetapi juga dirancang sebagai pedoman operasional jangka panjang yang dapat digunakan untuk briefing petugas, koordinasi saat rapat, pelatihan anggota baru, evaluasi sistem, serta pengembangan sistem parkir pada gelaran-gelaran Pasar Papringan berikutnya. Melalui pendekatan berbasis riset ini, diharapkan Spedagi dan warga Dusun Ngadiprono dapat memiliki sistem parkir yang lebih efektif, efisien, dan berkelanjutan, sehingga pengalaman kunjungan ke Pasar Papringan dapat terus meningkat seiring dengan pertumbuhan

popularitas destinasi wisata ini.

Permasalahan sistem parkir Pasar Papringan sebagaimana diuraikan di atas pada dasarnya bukan semata persoalan teknis lalu lintas, melainkan persoalan yang berakar dari lemahnya komunikasi organisasi, koordinasi tim, dan komunikasi pelayanan, tiga area kajian yang menjadi inti disiplin Ilmu Komunikasi. Dari sisi komunikasi organisasi, permasalahan penggunaan handy talky yang belum optimal serta tidak adanya pembagian peran yang jelas antarpetugas parkir mencerminkan lemahnya saluran dan struktur komunikasi internal dalam organisasi lapangan Pasar Papringan, sehingga instruksi dan informasi tidak tersampaikan secara efektif antarunit kerja (Sudarmo, 2020). Kondisi ini menegaskan bahwa persoalan operasional di lapangan tidak dapat diselesaikan hanya dengan pendekatan teknis atau infrastruktur, melainkan memerlukan penataan ulang pola komunikasi dan struktur peran di dalam organisasi kerja.

Dari sisi koordinasi tim, perancangan model GKKAD oleh tim Research and Development merupakan bentuk penerapan prinsip koordinasi kerja yang menjadi salah satu kajian utama dalam komunikasi organisasi, yakni bagaimana pembagian peran, alur informasi, dan mekanisme kerja sama antarindividu dirancang agar tujuan bersama dapat tercapai secara efisien. Peran penulis sebagai Project Manager dalam proses ini turut memperlihatkan penerapan komunikasi organisasi secara langsung, mulai dari mengoordinasikan pekerjaan anggota tim, menjembatani komunikasi antara tim RnD dengan pihak Spedagi Movement, hingga mengintegrasikan hasil analisis menjadi sebuah blueprint yang dapat dikomunikasikan secara sistematis kepada pemangku kepentingan.

Adapun dari sisi komunikasi pelayanan, permasalahan parkir yang berdampak pada kenyamanan dan kepuasan pengunjung menunjukkan bahwa sistem parkir turut berfungsi sebagai titik kontak layanan (service encounter) pertama yang membentuk persepsi pengunjung terhadap kualitas destinasi secara keseluruhan. Pengalaman pengunjung sejak momen kedatangan, termasuk kejelasan arah, kelancaran arus kendaraan, dan sikap petugas di lapangan, merupakan bagian dari komunikasi pelayanan yang memengaruhi kepuasan dan loyalitas pengunjung terhadap destinasi wisata. Dengan demikian, penataan sistem parkir melalui model GKKAD tidak dapat dilepaskan dari prinsip komunikasi

pelayanan publik yang berorientasi pada pengalaman dan kepuasan penerima layanan.

Berdasarkan uraian tersebut, laporan praktik kerja magang ini memberikan kontribusi keilmuan pada rumpun Ilmu Komunikasi, khususnya pada kajian komunikasi organisasi dan komunikasi pelayanan, melalui pengembangan Blueprint Sistem Operasional berbasis model GKKAD sebagai bentuk penerapan nyata prinsip koordinasi, pembagian peran, dan mekanisme komunikasi kerja dalam konteks pengelolaan destinasi wisata berbasis komunitas. Laporan ini menunjukkan bahwa persoalan operasional lapangan yang tampak teknis dapat dianalisis dan diselesaikan melalui pendekatan keilmuan komunikasi, sehingga memperkuat relevansi disiplin Ilmu Komunikasi dalam mendukung pengelolaan destinasi wisata berbasis komunikasi organisasi, koordinasi kerja dan komunikasi pelayanan yang efektif.

1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan Kerja Magang

Aktivitas pelaksanaan kerja magang memiliki maksud untuk mendapatkan gambaran nyata mengenai praktik manajemen proyek dalam konteks gerakan sosial berbasis komunitas, khususnya dalam proses identifikasi masalah, pengembangan solusi operasional, dan penyusunan blueprint yang dapat diterapkan secara langsung. Melalui kegiatan magang ini, mahasiswa diberikan kesempatan untuk memahami kondisi nyata di lingkungan kerja, dinamika tim lintas divisi, serta proses pengambilan keputusan dalam sebuah proyek sosial yang berorientasi pada dampak nyata di lapangan. Secara khusus, aktivitas pelaksanaan magang ini bertujuan untuk:

Mengimplementasikan pengetahuan dan keterampilan manajemen proyek yang diperoleh selama perkuliahan dalam konteks kerja nyata pada program Social Impact Initiative (SII) bersama Spedagi Movement di Dusun Ngadiprono, Kabupaten Temanggung.

1. Memahami proses kerja divisi Research and Development dalam mengidentifikasi permasalahan secara sistematis, menganalisis akar masalah, serta mengembangkan solusi operasional yang dapat diterapkan di lapangan.

2. Mengimplementasikan pengetahuan dan keterampilan manajemen proyek yang diperoleh selama perkuliahan dalam konteks kerja nyata pada program Social

Impact Initiative (SII) bersama Spedagi Movement di Dusun Ngadiprono, Kabupaten Temanggung.

3. Menjalankan peran sebagai Project Manager dalam mengintegrasikan hasil analisis tim menjadi blueprint sistem operasional parkir yang dapat digunakan Spedagi Movement sebagai pedoman pengelolaan Pasar Papringan secara berkelanjutan.

1.3 Waktu dan Prosedur Pelaksanaan Kerja Magang

1.3.1 Waktu Pelaksanaan Kerja Magang

Selama proses pelaksanaan magang yang berjalan dari bulan April sampai dengan Mei 2026. Durasi aktivitas praktik minimal 640 jam kerja dan juga ada 207 jam untuk mahasiswa dapat Menyusun laporan sesuai dengan panduan MBKM Social Impact Initiative yang dipersyaratkan oleh Program Studi Ilmu Komunikasi.

Keseluruhan proses magang yang tidak selalu dilaksanakan tatap muka, bisa melalui online/hybrid. Seluruh proses kegiatan magang juga dilakukan saat terjun langsung ke lapangan tepatnya di Dusun Ngadiprono, Temanggung, ataupun secara jarak jauh dari saat kita pulang ke kediaman masing masing di kota. Praktik kerja magang juga memiliki jam kerja yang fleksibel dan tidak menentu, hal ini terkadang lebih menyesuaikan kebutuhan masing-masing divisi. Dengan begitu, waktu kerja per harinya tidak selalu tetap, karena memang didasari oleh beberapa aktivitas yang dapat dilakukan di luar jam operasional.

Kegiatan magang yang dilakukan mahasiswa di lapangan mewajibkan adanya sebuah penyesuaian jam kerja berdasarkan kebutuhan aktivitas yang terjadi saat itu. Mengetahui hal demikian, jam kerja cukup jarang dimulai lebih awal dan berakhir lebih larut dibandingkan jam kerja pada umumnya, sebagai sebuah bentuk penyesuaian terhadap proses kerja di lapangan. Hal demikian dilakukan demi lebih lagi memaksimalkan segala upaya untuk memenuhi tugas kerja saat mahasiswa melakukan kegiatan magang.

1.3.2 Prosedur Pelaksanaan Kerja Magang

A. Proses Administrasi Kampus (UMN)

- 1) Menghadiri program pembekalan magang yang memang biasa diselenggarakan oleh Prodi Ilmu komunikasi Universitas Multimedia

Nusantara di kampus tepatnya Funtion Hall.

- 2) Mengikuti proses seleksi dari program SII (Social Impact Initiative) mulai dari pengumpulan berkas, tahap wawancara, hingga pengumuman penerimaan mahasiswa yang turut serta dalam program Revitalisasi Desa Batch 3.
- 3) Seperti pada umumnya, melakukan pengisian KRS melalui my.umn.ac.id dan memilih Social Impact Initiative dan memenuhi formalitas persyaratan program dari UMN.
- 4) Mengikuti pembekalan yang diselenggarakan oleh Universitas Multimedia Nusantara sebagai persiapan sebelum pelaksanaan kerja magang. Pembekalan tersebut membahas mekanisme program, etika kerja, serta penyusunan laporan magang.

B. Proses Pengajuan dan Penerimaan Tempat Kerja Magang

- 1) Menerima surat penempatan sebagai peserta Program Revitalisasi Desa Batch 3 di Temanggung yang disupervisi oleh Spedagi Movement.
- 2) Mengikuti koordinasi awal bersama pihak Spedagi Movement untuk memperoleh penjelasan mengenai struktur organisasi, pembagian divisi, jadwal kegiatan, serta ruang lingkup pekerjaan selama magang.
- 3) Ditempatkan sebagai **Project Manager** dengan tanggung jawab utama melakukan pengawasan terhadap implementasi solusi untuk poin-poin masalah utama..

C. Proses Pelaksanaan Praktik Kerja Magang

- 1) Dalam divisi Research and Development, praktik kerja magang penulis ditetapkan sebagai Project Manager.
- 2) Segala bentuk aktivitas dan kegiatan lapangan baik dari Tugas akhir hingga Magang disupervisi langsung oleh Mba Wening Lastri selaku Pembimbing Lapangan dari Spedagi Movement.
- 3) Pengisian Daily Task selalu rutin diperbarui pada saat melakukan proses kerja magang agar nantinya dapat mengajukan lembar kerja magang kepada pembimbing lapangan pada akhir periode magang.

D. Proses Pembuatan Laporan Praktik Kerja Magang

- 1.) Kemudian melakukan proses pengerjaan laporan praktik kerja magang

Dimana penulis dibimbing oleh Bapak Dr. Arsa Widitiarsa Utoyo., M.Sn selaku dosen pembimbing baik secara tatap muka ataupun secara online.

- 2.) Laporan praktik kerja magang diserahkan dan menunggu persetujuan dari Kepala Program Studi Ilmu Komunikasi Universitas Multimedia Nusantara.
- 3.) Melakukan revisi laporan sesuai arahan dosen pembimbing hingga laporan dinyatakan layak untuk diajukan.
- 4.) Menyerahkan laporan kerja magang yang telah disetujui sebagai salah satu persyaratan untuk mengikuti sidang kerja magang di Program Studi Ilmu Komunikasi Universitas Multimedia Nusantara.

