

## RELASI LOKALITAS DAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR INDONESIA TAHUN 2005-2015

Pradipto Bhagaskoro, S. Hub. Int.<sup>1</sup>  
Rommel Utungga Pasopati, S. Hub. Int.<sup>2</sup>  
Syarifuddin, S. Hub. Int., M. Si.<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Staf Japan Foundation Jakarta

(Jl. Kyai Haji Royani I No. 30, Setiabudi, Jakarta Selatan)

<sup>2</sup>Mahasiswa Pascasarjana Sekolah Tinggi Filsafat Driyarkara Jakarta

(Jl. Mampang Prapatan IV/49B, Mampang, Jakarta Selatan)

<sup>3</sup>Tenaga Ahli Anggota DPR RI Periode 2014-2019

(Jl. Mampang Prapatan IV/49B, Mampang, Jakarta Selatan)

### Abstrak

Pemerintah Indonesia dalam sepuluh tahun terakhir memfokuskan pembangunan negeri ini pada aspek infrastruktur. Pembangunan pondasional masih meninggalkan jejak sentralisasi budaya pusat kepada daerah sehingga membentuk ketimpangan daripada sinergi. Pembangunan infrastruktur masih ekonomis berbasis investasi dan mengabaikan aspek lokalitas. Hal inilah yang menggelisahkan; apakah budaya lokal diakomodasi dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia pada 2005-2015? Pertanyaan tersebut akan dibahas melalui metodologi eksploratif-deskriptif dengan analisis kualitatif pada sumber-sumber tekstual. Analisis tersebut menjawab relasi pusat dan lokal dalam komunikasi antar-budaya terkait pembangunan infrastruktur. Relasi *pertama* adalah pembangunan transportasi yang masih bertumpu pada akses daripada pembangunan dan pemerataan ekonomi lokal. Keterbukaan akses nyatanya tidak seketika pula membangun wilayah daerah. Relasi *kedua* adalah struktur sosial yang berubah dikarenakan pembangunan infrastruktur. Perubahan ini tidak jarang berujung represi dan konflik antara masyarakat lokal dan pemerintah atau perusahaan karena infrastruktur seringkali tidak sesuai dengan keadaan sosial setempat. Relasi *ketiga* adalah ketimpangan budaya pendidikan yang mengabaikan komunikasi antar-budaya. Pendidikan masih didasarkan pada aspek kuantitatif daripada kualitatif dengan konten lokal. Dari ketiga hal tersebut, pembangunan infrastruktur masih menjadikan lokalitas sebagai objek pembangunan semata. Dengan meninjau kembali tujuan pembangunan, komunikasi dengan aspek lokal hendaknya dibangun tanpa melupakan hakikat pembangunan itu sendiri.

**Kata Kunci** pembangunan infrastruktur, komunikasi antar-budaya, konstruksi sosial, pendidikan, transportasi

In the last ten years, The Government of Indonesia focused this country's development in infrastructure aspect. Meanwhile, this foundational development still left traces of centralistic culture to local that built imbalances rather than synergies. Infrastructure-based development was still aiming to enhance the economy through global investments which unfortunately ignore local aspects of people. From explanation above, a question raised; was local culture accommodated by infrastructure-based development in Indonesia in 2005-2015? This question will be answered through explorative-descriptive method through qualitative analysis on textual data. This analysis would like to answer center-local relations in cross-cultural communication in infrastructure-based development. *First* relation is about transportation development which still built access rather than shaped equal local economy. Openness through accesibility is not automatically strengthen local region. *Second* relation is changing social structure as the excess of infrastructure-based development. This change was faced through repression and conflict between government or companies with local people because of such inappropriateness within. *Third* relation is cultural education which ignored cross-cultural communication. Developments are made only through quantitative aspect rather than local qualitative content. From those three above, infrastructure-based development still indicated locality only as its object. By reflecting the purpose of development, communication with locals should be built without taking out the essence of the development itself.

**Keywords** cross-cultural communication, education, infrastructure-based development, social construction, transportation

## PENDAHULUAN

Untuk mencapai sebuah tatanan kehidupan yang sesuai dengan keinginan, setiap negara pasti melakukan upaya membangun. Upaya pembangunan yang dilakukan oleh negara tersebut secara umum dilakukan untuk memenuhi kebutuhan saat ini tanpa mengorbankan pemenuhan kebutuhan di masa mendatang (Mulyadi dalam Susiana, 2015). Dalam hal pembangunan, Indonesia memiliki rumusan besar pembangunan infrastruktur dalam UU No. 17 tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) tahun 2005-2025 yang memuat perencanaan pembangunan nasional.

Dalam era Presiden SBY, pembangunan infrastruktur menjadi prioritas sebagai tulang punggung penggerak ekonomi termasuk melalui Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) (Marbun, 2014). Beberapa ikon pembangunan pemerintahan Presiden SBY yaitu Jalan Nasional Lintas Selatan Jawa Timur, Jalan Trans Kalimantan, Tol Bali Mandara, Jembatan Suramadu dan Jembatan Kelok Sembilan. Pemerintahan SBY juga berhasil

membangun 20 waduk baru, 412 embung, dan jaringan irigasi seluas 1,3 juta hektar. Di bidang transportasi, pembangunan infrastruktur meliputi terminal angkutan umum, jalan dan rel kereta api, dan pelabuhan strategis dan perintis, serta beberapa bandara.

Pada tahun 2014, Presiden Jokowi mencanangkan NAWA CITA dengan memperkuat konektivitas nasional untuk keseimbangan pembangunan, penyediaan infrastruktur dasar, ketahanan air, pangan dan energi, dan transportasi massal perkotaan secara terintegrasi melalui kerjasama Pemerintah-Swasta (Kementerian PPN/Bappenas, 2015). Beberapa proyek yang tengah dilakukan yaitu Proyek Pembangunan Jalur Kereta di Kalimantan dan Sulawesi, Proyek Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Proyek Pembangunan dan Pengembangan Bandara, Jembatan, Jalan Nasional, serta Jalan Tol. Proyek yang sudah terealisasi adalah Tol Laut, *double track* jalur kereta api lintas utara Jawa, dan Pembangunan Waduk Jatigede.

Pembangunan Indonesia selalu berpatokan kepada pertumbuhan ekonomi dalam relasinya dengan modal asing guna membantu perekonomian negara. Modal dalam investasi asing dipercaya dapat meningkatkan efisiensi tata kelola perusahaan melalui sirkulasi yang hemat dan efektif. Investasi asing juga diklaim dapat membawa transfer teknologi serta memberikan perhatian lebih terhadap kualitas lingkungan hidup (Manurung, 2007). Dalam perekonomian lokal, investasi asing diharapkan dapat menerapkan dan menularkan manajemen dan teknologi negara asing pada pertanian, pertambangan, perkebunan, dan aspek-aspek lokal lain demi kemajuan kesejahteraan. Diharapkan dengan adanya investasi asing yang masuk dapat memberikan kekuatan bagi perekonomian lokal agar dapat bersaing dalam skala global. Pada prakteknya, kuasa atas modal seringkali berbenturan dengan kepentingan masyarakat lokal. Kasus yang umum dijadikan contoh adalah investasi PT. Freeport yang dianggap menghisap sumber daya alam Papua dan memberikan kompensasi yang dianggap tidak sepadan pada masyarakat lokal. Sementara penduduk Papua terlantar secara sosial-ekonomi, Freeport menjadi salah satu penyumbang pajak terbesar untuk Pemerintah Indonesia.

Benturan dengan masyarakat lokal tidak hanya dialami oleh modal asing, namun juga terjadi pada proyek pembangunan infrastruktur oleh pemerintah maupun BUMN/BUMD. Pemerintah sendiri, baik lokal maupun nasional, ataupun sebagai oknum, seringkali mendukung pemilik modal untuk menjalankan bisnisnya, yang kemudian menimbulkan benturan dengan kepentingan warga lokal. Contohnya adalah pelanggaran HAM pada konflik warga dengan PTPN VII Cinta Manis di Ogan Ilir, Sumatera Selatan; satu orang tertembak dan enam lainnya luka-luka. Setidaknya hingga 2011, Komnas HAM mencatat angka konflik warga terkait agraria mencapai 738 kasus yang mencakup kekerasan dan pembunuhan. Jaringan Advokasi Tambang (JATAM) pun mencatat sedikitnya telah terjadi 174 konflik pertambangan (Maimunah, 2013).

Ironi antara pembangunan infrastruktur dan keadaan di wilayah lokal menunjukkan ketimpangan antara pusat dan daerah terutama pada aspek sosio-kultural dalam komunikasi antar budaya. Pengutamaan aspek ekonomi secara jelas mengikis pemahaman sosio-kultural sehingga timbul pertanyaan; apakah budaya

lokal diakomodasi dalam pembangunan infrastruktur tahun 2005-2015? Berbagai konsep pembangunan infrastruktur seperti konektivitas dan integritas nyatanya tidak menyertakan lokalitas namun hanya membuat manusia sebagai objek pembangunan semata. Demikian pula dengan otonomi daerah yang seharusnya mampu mengakomodasi lokalitas ke dalam kebijakan pembangunan tidak membawa dampak yang cukup signifikan. Konsep Indonesia yang plural telah tergantikan oleh justifikasi pembangunan yang secara sepihak dikatakan 'baik' untuk semua kalangan padahal tidak selalu cocok untuk lokalitas. Dualitas lokal dan pusat tidak akan pernah berakhir terutama karena komunikasi kultural tidak pernah dikehendaki.

### **TINJAUAN PUSTAKA**

Lokalitas dan pembangunan infrastruktur Indonesia adalah saling berkaitan maupun menegasi satu sama lain. Pada satu sisi, lokalitas berkaitan dengan masyarakat lokal tentang bagaimana individu dan sistem merespon alam dan individu lain dalam kebudayaan (Kusumo dalam Susiana, 2015). Dengan rasionalitasnya sendiri, masyarakat lokal berinteraksi baik secara homogen maupun heterogen. Sisi homogen ditunjukkan dengan definisi identitas bersama sebagai sistem yang tetap bagi masyarakat terbatas tersebut. Sisi heterogen lebih cair dengan interaksi antar individu dalam menanggapi sistem melalui konstruksi makna yang terus-menerus terjadi dalam perilakunya.

Lokalitas sendiri tidak hanya definitif namun juga menghargai perbedaan melalui tradisi interaksi yang telah terbangun sebelumnya (Smith dan Riley, 2004:225). Hal ini dikarenakan individu sendiri yang memiliki konstruksi sosial yang berbeda dan sistem yang menghargai tradisi historis dengan baik pula. Bukan terbelakang atau primitif, lokalitas memiliki kekayaannya tersendiri terhadap bagaimana manusia hidup dalam berbagai kemungkinan dan perbedaan. Lokalitas dapat berkelindan dengan modernitas layaknya persinggungan hermeneutis antar horison tradisi. Dalam konteks Indonesia, lokalitas adalah khasanah kebudayaan daerah dengan sistem tradisi tertentu. Baik dalam perilaku sosial maupun terhadap alam, lokalitas adalah akar dari setiap kebudayaan di Indonesia baik kaum urban maupun pedesaan. Mulai dari kesukuan hingga keagamaan di Sumatra hingga Papua memiliki karakteristik berbeda dan memperkaya lokalitas Indonesia sekaligus.

Pada sisi pembangunan infrastruktur, modernitas selalu menjadi asas dan tujuan. Yang modern adalah yang mengutamakan kemajuan bagi individu di dalam sistem sehingga sistem tersebut dapat maju dengan baik pula. Pembangunan di Indonesia terbagi menjadi tiga fase yaitu masa Soekarno, Orde Baru (Orba), dan Reformasi. Pada masa Soekarno, pembangunan manusia ditonjolkan via ideologi guna memperkuat revolusi Indonesia. Pada masa Orba, pembangunan ekonomi dilakukan melalui Pembangunan Lima Tahun (Pelita). Pada masa reformasi, pembangunan infrastruktur berperan membangun konektivitas dan mobilitas manusia. Hal ini diperkaya dengan pembangunan berkelanjutan bagi perbaikan kualitas manusia dan lingkungan Indonesia.

Pembangunan infrastruktur adalah kelanjutan dari pembangunan ekonomi. Dengan pembangunan fisik dan pondasional, manusia Indonesia didorong untuk berkreasi dalam konstruksi yang ekonomis. Selanjutnya, pembangunan

berkelanjutan lebih mengarah pada aspek ekonomi, sosial, dan perlindungan lingkungan melalui sisi pendidikan, kesehatan, pemukiman, dan kemiskinan (Supriatna, 1998:15). Peningkatan kualitas hidup manusia adalah pembangunan dengan paradigma perbaikan taraf hidup dan aksesibilitas yang lebih baik demi kesejahteraan. Pada kenyataannya, aspek ekonomi yang modern tetap menjadi ukuran kuantitas meskipun demi perbaikan kualitas manusia Indonesia (Mulyadi dalam Susiana, 2015). Modernitas inilah yang menjadi halangan utama bagi lokalitas terutama ketika modernitas dipandang sebagai ukuran utama bagi seluruh kemajuan manusia Indonesia.

Dalam komunikasi lintas budaya, budaya adalah fleksibel dan cair dalam interaksi yang tak pernah berhenti. Dalam aspek yang ideal, komunikasi lintas budaya mengandaikan kesetaraan sehingga tiap sisinya saling mengisi satu sama lain dalam bahasa sebagai alat komunikasi (Samovar, 2012:11). Pada sisi yang lebih kritis, kemungkinan dominasi akan selalu ada dalam komunikasi terutama ketika yang kaku diterapkan pada yang fleksibel. Kesetaraan hanya ada dalam sisi konsep sedangkan dalam kenyataannya selalu ada subjek yang mengobjekkan yang lain (Samovar, 2012:21). Dengan adanya pembangunan infrastruktur, aspek lokal memang berubah, namun dengan mengabaikan konstruksinya pula.

Dalam dasarnya, komunikasi didefinisikan sebagai proses pemberian dan penerimaan informasi (Findlay, 1998:33). Komunikasi berkonteks budaya dimaknai dalam bagaimana satu pihak menginterpretasi yang lainnya. Dalam artikel ini, baik pembangunan infrastruktur maupun lokalitas memiliki nilainya sendiri dalam menginterpretasi yang lain namun sebagai objek dan bukan menjadikan yang lain sebagai subjek. Pemerintah memiliki kekuasaan kultural lebih besar sehingga komunikasi itu hanya dimaksudkan satu arah demi pembangunan infrastruktur saja. Sisi kultural yang dimaksud adalah kebijakan pemerintah dan sistem lokalitas yang saling berinteraksi. Kebijakan pemerintah cenderung tetap dan kaku sedangkan lokalitas cenderung cair bahkan penuh ambiguitas (Findlay, 1998:34). Sisi lokalitas yang penuh ambiguitas dipaksakan untuk menjadi satu demi kemajuan pembangunan tanpa diakomodasi lebih lanjut. Bahasa lokalitas yang interaktif diabaikan oleh kekakuan pembangunan infrastruktur.

## **METODE**

Metode penulisan artikel ini adalah kualitatif dengan pandangan eksploratif dan deskriptif dalam teks maupun wacana konteks pembangunan infrastruktur dan lokalitas saat ini. Selain itu, analisis teks pun akan dilakukan dengan pandangan yang lebih fenomenologis, terutama melalui sisi kondisional dan eksistensial. Pada sisi kondisi, konstruksi komunikasi lintas budaya akan lebih ditonjolkan sedangkan pada aspek eksistensi lebih menekankan pandangan tentang hubungan antara pembangunan infrastruktur dan lokalitas.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Pembangunan Infrastruktur Transportasi: Peningkatan Konektivitas Antar Wilayah**

Pembangunan infrastruktur sebagai roda penggerak ekonomi selalu masuk dalam kebijakan Pemerintah Indonesia dalam setiap masa pemerintahan. Dalam tahun 2005-2015, pembangunan infrastruktur Indonesia masuk dalam RPJPN 2005-2025 yang diterjemahkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) setiap periode lima tahun. Terdapat empat bentuk infrastruktur utama, yaitu transportasi, sumber daya air, energi yang terdiri dari ketenagalistrikan, pos dan telematika serta perumahan dan pemukiman (PerPres RI No. 7 tahun 2005:33-1).

Pembangunan infrastruktur transportasi secara umum berfungsi sebagai katalisator pendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan pemerataan wilayah Indonesia (PerPres RI No. 7 tahun 2005:33-9). Dalam mendukung kesejahteraan masyarakat, pembangunan transportasi dimaksudkan sebagai pendukung mobilisasi masyarakat, distribusi barang dan jasa serta sektor-sektor ekonomi melalui penyediaan jasa transportasi yang dapat melayani kebutuhan masyarakat dengan harga terjangkau.

Dalam aspek lain, pembangunan transportasi juga dimaksudkan untuk mempercepat pengembangan wilayah terpencil dan terisolasi sehingga hubungan antar wilayah bisa terjalin. Hubungan antar wilayah tersebut diharapkan membuka peluang perdagangan antar wilayah, mobilitas tenaga kerja, mengurangi konsentrasi keahlian dan keterampilan demi pemerataan keduanya, mengurangi biaya antar wilayah dan mendorong terciptanya kesamaan kesempatan pembangunan wilayah (PerPres RI No. 7 tahun 2005:33-10).

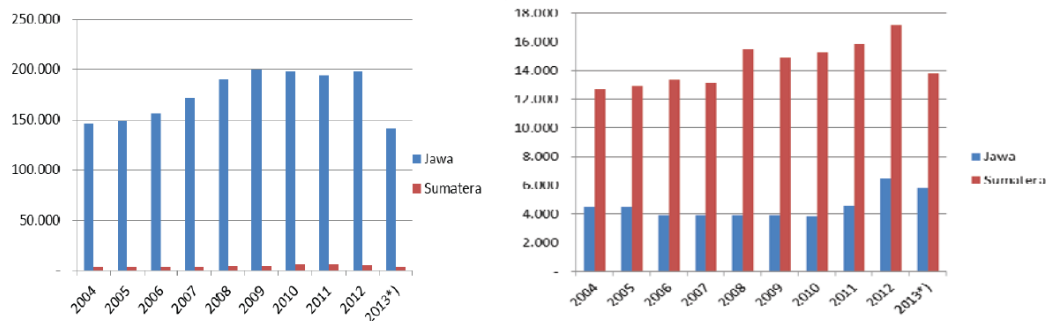
Dalam MP3EI 2011-2025 ditegaskan kembali bahwa pembangunan transportasi merupakan kebijakan Penguatan Konektivitas Nasional (Kementerian PPN/Bappenas, 2011:34-35). Transportasi dalam Penguatan Konektivitas Nasional diharapkan menjadi pendukung utama arus barang dan jasa yang bermuara pada penyatuan seluruh wilayah Indonesia melalui infrastruktur dan mendorong pertumbuhan ekonomi secara inklusif dan berkeadilan serta dapat mendorong pemerataan antar daerah. Dari hal di atas, pembangunan infrastruktur transportasi memiliki tujuan besar yaitu keterhubungan antar wilayah di Indonesia. Dengan menciptakan sarana prasarana transportasi yang terpadu diharapkan terjadi mobilisasi masyarakat antar daerah yang diharapkan terjadi saling keterhubungan antara keahlian dan keterampilan masyarakat. Dengan keterhubungan yang terjadi, diharapkan pula pemerataan ekonomi antar wilayah.

Sampai tahun 2014, pembangunan transportasi dipandang terkait kesejahteraan masyarakat dan pembangunan wilayah. Secara fisik, bisa dikatakan pembangunan transportasi mengalami peningkatan yang cukup signifikan yang dapat dilihat dari jumlah jalan yang berhasil dibangun. Untuk jalan nasional hingga tahun 2014 terdapat 38,570 km dari sebelumnya 34.628 km pada tahun 2004 atau mengalami peningkatan sebesar 3.942 km (Kementerian PPN/Bappenas, nd:III-120). Jalan provinsi mengalami kenaikan dari 40,125 km pada tahun 2004 menjadi 53,640 km pada tahun 2014. Adapun jalan kabupaten/kota mengalami kenaikan dari 298,175 km pada tahun 2004 menjadi 415,850 km pada tahun 2014. Di sisi lain, terdapat pembangunan jalan tol baru yang menambah panjang jalan tol menjadi



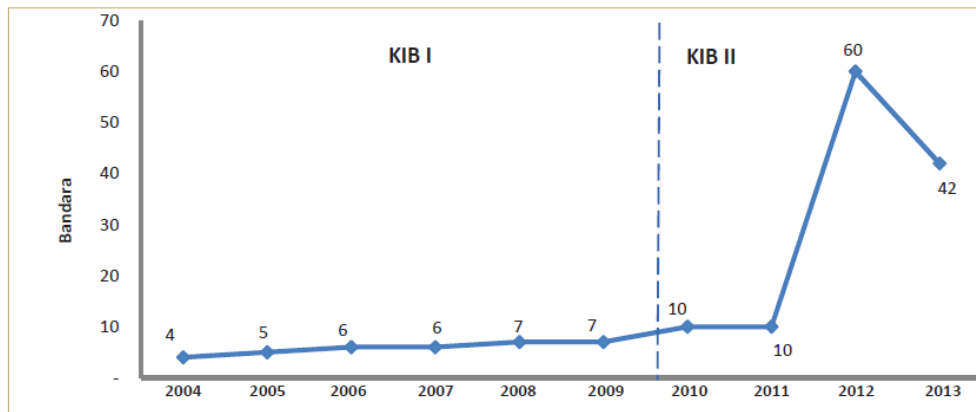
774,29 km pada tahun 2014 dari sebelumnya 728,70 km pada tahun 2009 (Yohandarwati, 2015:VII-6).

Dalam sisi saling keterhubungan, dapat dilihat bahwa terdapat peningkatan penggunaan sarana dan prasarana transportasi. Penggunaan kereta api (KA) sebagai sarana angkutan mengalami peningkatan dalam jumlah penumpang dari 150 ribu orang pada 2004 menjadi 277 ribu orang pada 2014 dan untuk angkutan barang meningkat dari 17,14 juta ton orang pada 2004 menjadi 33,46 juta ton orang pada 2014 (Yohandarwati, 2015:VII-7). Selain itu, di bidang transportasi udara terdapat jumlah peningkatan penumpang udara dari sekitar 23,8 juta penumpang pada 2004 menjadi 76,49 juta penumpang pada tahun 2014. Angkutan kargo udara meningkat menjadi 117,90 ribu ton pada 2014 dari sebelumnya 50.429 ton pada 2004 (Yohandarwati, 2015:VII-9).



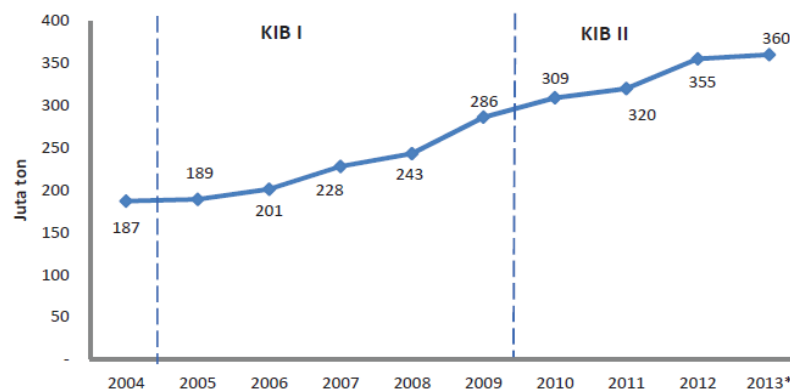
Tabel Jumlah Penumpang KA dalam ribuan orang (Tabel Kiri) dan Angkutan Barang KA dalam ribuan ton (Tabel Kanan) (Kementerian PPN/Bappenas, nd:III-135)

Pada pembangunan fisik, bidang transportasi udara berhasil merampungkan bandara baru seperti Bandara Internasional Minangkabau (BIM), Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang, Bandara Sis Al Jufri, dan Bandara Kualanamu Sumatera Utara. Juga terdapat pembangunan bandara baru di daerah perbatasan seperti Bandara Miangas, Bandara Tanjung Balai Karimun, Bandara Saumlaki Maluku Barat, Bandara Sarmi-Papua dan Bandara Dobo di Kepulauan Aru (Kementerian PPN/Bappenas, nd:III-120). Pembangunan beberapa bandara tersebut menambah pelayanan keperintisan udara menjadi 164 rute pada 2014 dari sebelumnya 83 rute pada 2004 (Yohandarwati, 2015:VII-9). Secara umum, jumlah pembangunan bandar udara di daerah perbatasan dan rawan bencana sampai dengan tahun 2013 dapat dilihat pada grafik berikut;



Grafik Jumlah Bandar Udara yang Dikembangkan di Daerah Perbatasan dan Rawan Bencana (Yohandarwati, 2015:VII-134)

Selain itu, di bidang transportasi laut, terdapat peningkatan sebanyak 37 rute penyelenggaraan angkutan laut dalam kurun waktu 2005-2015 dari sebelumnya sebanyak 47 di tahun 2004 menjadi 84 rute di tahun 2014 (Yohandarwati, 2015:VII-9). Di bagian fisik, pemerintah juga membangun dan mengembangkan 191 pelabuhan strategis dan 42 pelabuhan perintis (Marbun, 2014:20-21). Beberapa pelabuhan yang dibangun seperti Pelabuhan Kariangu Balikpapan, Pelabuhan Bitung, Pelabuhan Arar Sorong, dan Pelabuhan Tual Maluku.



Tabel Perkembangan Angkutan Laut Dalam Negeri (Kementerian PPN/Bappenas, nd:VII-127)

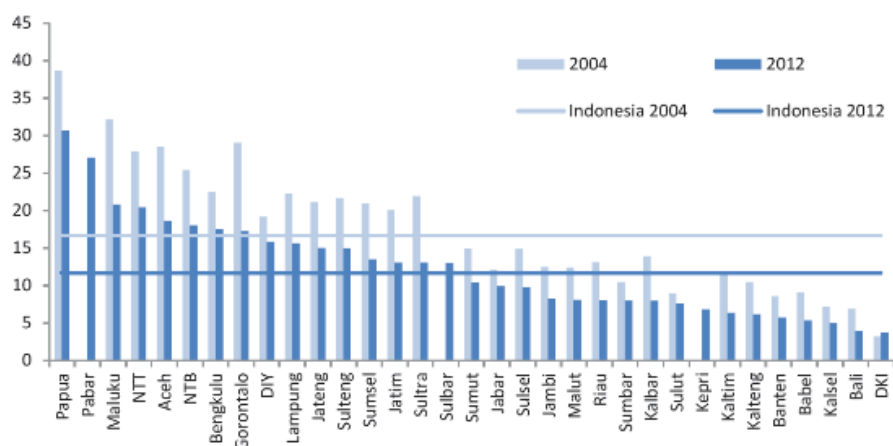
Dari data diatas, terlihat bahwa dalam kurun waktu sepuluh tahun sejak 2005, pembangunan infrastruktur transportasi menjadi salah satu bagian penting pembangunan. Sektor transportasi banyak dikembangkan terutama terkait akses terhadap wilayah-wilayah terpencil dan terisolasi. Pembangunan bandara dan dermaga perintis serta jalur transportasi terbukti menambah data mobilisasi masyarakat. Hal itu terlihat dari jumlah pengguna transportasi yang meningkat setiap tahunnya. Dengan peningkatan jumlah angkutan transportasi tersebut, salah satu misi transportasi sebagai pendukung konektivitas nasional cukup berhasil.



Dengan pembangunan sarana dan prasarana transportasi, masyarakat memiliki pilihan dan keterbukaan akses terhadap daerah lain sehingga meningkatkan mobilisasi pula.

Meskipun demikian, patut dicatat pula bahwa jangan sampai kemudian adanya akses tersebut justru menjadikan peningkatan urbanisasi. Masyarakat justru malas membangun daerahnya dan memilih merantau ke kota besar untuk mendapat penghidupan ekonomi yang lebih layak. Jika kemudian hal tersebut yang terjadi, maka pembangunan transportasi hanya akan berhenti pada saling keterhubungan antar wilayah. Meskipun sesuai dengan visi pembangunan, visi lain berupa pendorong pertumbuhan dan pemerataan ekonomi antar daerah tidak akan terwujud.

Belum terlihatnya kontribusi pembangunan transportasi terhadap pertumbuhan dan pemerataan ekonomi antar daerah terlihat dari data pertumbuhan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi ditopang oleh ekspor dan impor barang dan jasa dan juga konsumsi rumah tangga sebagai sumber utama pertumbuhan ekonomi. Di sisi lain, industri pengolahan dan industri perdagangan, hotel dan pariwisata bukan menjadi sumber pertumbuhan ekonomi utama meskipun mampu menjadi pendorong ekonomi yang utama (Kementerian PPN/Bappenas, nd:4). Selain itu, jika dibandingkan dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia, hanya sepertiga provinsi yang capaiannya di atas pertumbuhan nasional. Maka, ada dua pertiga provinsi di Indonesia yang pencapaian pertumbuhannya tidak sesuai ekspektasi (Kementerian PPN/Bappenas, nd:87). Kemudian jumlah dan presentase penduduk miskin sampai tahun 2012 di wilayah Indonesia Bagian Timur masih di atas presentase nasional seperti terlihat dalam tabel.



Tabel Persentase Penduduk Miskin Menurut Provinsi, 2004-2012 (Kementerian PPN/Bappenas, nd:88)

Dalam hal ini sekilas tidak ada kontribusi pembangunan transportasi pada pertumbuhan ekonomi dan pemerataan antar daerah. Kalaupun ada, hal itu hanya terlihat dari sisi pariwisata dimana terdapat beberapa wilayah yang berhasil mengembangkan pariwisatanya karena keterbukaan akses. Pariwisata hanya dilihat secara garis besar sebagai penyumbang devisa negara, bukan sebagai penggerak

ekonomi lokal yang berorientasi masyarakat daerah. Kalaupun ekonomi daerah tergerak, hal itu bukan cermin pertumbuhan ekonomi inklusif karena yang menikmati hanya pemilik sumber daya pariwisata bukan masyarakat secara umum.

Jika dibandingkan dengan data pertumbuhan ekonomi dan presentase penduduk miskin per provinsi maka masih banyak proses yang perlu dilalui agar pembangunan transportasi bermuara pada pemerataan pertumbuhan wilayah di Indonesia. Pembangunan transportasi harus dikawal agar benar-benar menjadi pendorong pertumbuhan ekonomi yang inklusif dan berkeadilan serta pemerataan antar daerah. Data menunjukkan hal tersebut belum terjadi atau setidaknya pembangunan tidak serta merta menjadikan dorongan itu terjadi. Proses panjang inilah yang masih harus terus dikawal bersama antara pemerintah dan masyarakat. Faktor utama yang sering diabaikan dengan keterbukanya akses adalah urbanisasi. Saling keterhubungan yang pada awalnya diharapkan pertukaran sumber daya antar wilayah akan berbalik menjadi ketertinggalan sebagai akibat dari urbanisasi.

Oleh karena itu, jika urbanisasi ini tidak diminimalisasi, maka pertumbuhan ekonomi dan pemerataan antar daerah tidak akan bisa terwujud dengan baik. Hal ini dikarenakan saling keterhubungan antar wilayah dan mobilisasi masyarakat yang ditimbulkan dari pembangunan infrastruktur transportasi justru tidak mendorong masyarakat daerah untuk berdaya sesuai kedaerahannya, tetapi malah meninggalkan daerah untuk merantau di kota besar. Alhasil, potensi-potensi lokal tidak terekplorasi dengan maksimal. Jika hal ini yang terjadi, pertumbuhan dan pemerataan antar daerah tidak akan terwujud karena yang terkoneksi hanya manusia saja, bukan sumber daya wilayah-wilayah tersebut. Selain itu, ada kemungkinan juga bahwa pada generasi berikutnya unsur kedaerahan akan ditinggalkan dan tidak termanfaatkan karena mereka lebih memilih pergi kota dan tidak membangun daerah masing-masing.

### **Kondisi Infrastruktur dan Konstruksi Sosial Indonesia**

Alam telah membentuk pola interaksi manusia dengan sesama dan lingkungannya. Manusia diharuskan untuk selalu mampu beradaptasi dengan lingkungannya agar dapat terus bertahan hidup. Salah satu cara manusia mempertahankan keberlangsungan hidupnya adalah dengan memenuhi tiga kebutuhan pokok; sandang, pangan, dan papan. Untuk memenuhi ketiga kebutuhan pokok ini, manusia melakukan proses produksi. Dalam perjalanan sejarah, manusia telah mengembangkan beranekarupa alat produksi untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhannya. Awalnya manusia hanya menggunakan anggota tubuhnya untuk memproduksi, dan perlu diingat bahwa dalam proses produksi, manusia perlu berinteraksi dengan manusia lain untuk mencapai tujuannya. Dengan kemampuan otak yang terus berkembang, manusia membuat alat-alat produksi untuk mempermudah proses produksi tersebut, dari kapak batu hingga teknologi komputer dan mesin-mesin canggih. Pengalaman dan ilmu pengetahuan manusia terus berkembang, menjadikan teknologi sebagai alat bantu produksi juga semakin canggih, efektif, dan efisien (The Socialist Party of Great Britain, 2016).

Berkembangnya pemikiran manusia atas alat produksi tadi turut dipengaruhi oleh interaksi antar manusia (baik dalam bentuk pertukaran informasi, pemanfaatan

manusia lain sebagai tenaga kerja, persaingan, dsb.) dan penguasaan atas kapital yang memungkinkan pengembangannya. Dari sini kemudian muncul kesenjangan, antara pemilik alat produksi dengan yang tidak (The Socialist Party of Great Britain, 2016). Penguasa alat produksi mempengaruhi corak produksi dan dengannya menimbulkan (atau mengharuskan) perubahan-perubahan terhadap konstruksi sosial dalam masyarakat. Perubahan konstruksi sosial ini pula yang menimbulkan kontradiksi antara kelompok-kelompok manusia.

Masyarakat yang sekarang tergabung dalam Republik Indonesia, sebelumnya telah memiliki sejarah yang panjang terkait proses produksi. Setelah melewati fase komunal primitif dimana proses produksi dilakukan dengan berburu dan meramu dan manusia mulai tinggal menetap dan berusaha melakukan proses produksi dalam wujud pertanian purba, proses produksi beralih ke dalam fase feodalisme. Sistem feodal di Jawa sangat dipengaruhi oleh kebudayaan yang dipengaruhi oleh agama Hindu dan Islam. Dalam agama Hindu, raja disebut sebagai keturunan dewa dan karenanya ia dan keluarganya dianggap memiliki kuasa atas alam semesta dan kebijakan untuk memimpin masyarakat. Maka dari itu, raja adalah penguasa atas tanah, dimana kemudian ia membagi-bagi tanah tersebut untuk kerabatnya atau sebagai hadiah atas orang yang berhasil melaksanakan tugas yang ia berikan (Nugroho, 2015).

Pada masa VOC mulai melakukan bisnisnya di Nusantara, sistem ekonomi politik dengan aroma kapitalisme mulai muncul seiring dengan feodalisme. Gejala kapitalisme ini semakin jelas dengan program *cultuur stelsel* (tanam paksa) pada masa Van den Bosch (1830). Pada saat itu VOC sedang terancam kebangkrutan, sehingga memaksa petani di Hindia untuk menanam tanaman yang diminta oleh pasar Eropa, dan petani wajib menyerahkan hasilnya kepada pemerintah kolonial dengan harga yang telah ditentukan oleh VOC. Gejala ini diikuti oleh pengubahan irigasi dan penanaman palawija yang tujuannya adalah membuat pemanfaatan tanah menjadi semakin efektif dan efisien (Nugroho, 2015). Petani berproduksi sesuai dengan cara dan kebutuhannya, namun saat itu petani dipaksa berproduksi dengan cara-cara baru untuk kepentingan industri dan permintaan pasar di Eropa.

Pemanfaatan atas ruang juga mendapatkan arti yang berbeda sesuai dengan corak produksinya. Dalam corak produksi feodal, produksi ruang menghasilkan bentuk material berupa istana, katedral, biara, atau seperti alun-alun di Jawa. Dalam corak produksi kapitalisme, produksi ruang mengambil transformasi seperti sentra dagang, kantor bursa efek, pabrik, kompleks perkantoran dan lain sebagainya (Sangaji, 2015). Begitupun dengan yang terjadi di Indonesia dewasa ini, ruang atau lahan saat ini dikuasai pemodal guna menunjang produksi; semakin besar ruang yang dikuasai, semakin besar juga keuntungan dari pemakaian ruang tersebut secara efektif dan efisien. Pemakaian atas ruang ini kemudian juga menimbulkan kontradiksi dengan masyarakat atau entitas lain yang memanfaatkan ruang di lokasi yang sama, seperti terlihat dari konflik-konflik agraria yang menyangkut usaha pertanian, perkebunan, pertambangan, dan hunian.

Menurut Kepala Badan Pertanahan Nasional (BPN), 56% aset properti, tanah, dan perkebunan dikuasai oleh 0,2% penduduk Indonesia. Jumlah ini terbilang sangat sedikit dibandingkan dengan lahan yang dikuasai oleh pemodal dan perusahaan-

perusahaan asing. Terdapat 301 perusahaan Hak Pengusahaan Hutan dan 262 unit perusahaan Hutan Tanaman Industri (HTI) menguasai sebanyak 42 juta hektar hutan. Menurut JATAM, terdapat 35% daratan Indonesia yang diizinkan untuk dibongkar dan dimanfaatkan sebagai industri pertambangan. Sawit Watch mencatat hingga Juni 2010 pemerintah telah memberikan 9,4 juta hektar tanah yang akan menjadi sebanyak 26,7 juta hektar pada 2020 kepada hanya 30 grup perusahaan (Sangaji, 2015). Menjadi tidak mengherankan penguasaan tanah sedemikian besar menimbulkan konflik dengan warga disekitar lahan yang dikuasai. Lahan yang diberikan pemerintah kepada perusahaan ini menimbulkan konflik karena seringkali menyerobot tanah yang telah digunakan warga secara turun-menurun.

Masalah tidak hanya datang dari penyerobotan lahan, namun juga masyarakat yang tercerabut dari corak produksi asalnya. Pada 2010, Presiden SBY merintih sebuah proyek bertajuk *Merauke Integrated Food and Energy Estate* (MIFEE). Secara umum, proyek ini adalah rencana perkebunan besar di Merauke yang akan ditanami dengan beras demi terpenuhinya kebutuhan pangan domestik. Pemerintah pusat melakukan pengukuran dan pemetaan guna membagi Merauke menjadi enam daerah penanaman spesifikasi tanaman industri tertentu. MIFEE sendiri ditargetkan akan menghabiskan 2,5 juta hektar lahan di Malind Anim, dan rencananya dialokasikan 50% untuk industri pangan (sawah padi, jagung dan sisanya untuk perkebunan buah-buahan), 20% untuk industri sawit, dan 30% lainnya untuk industri tebu (Barahamin, 2015).

Proyek ini kemudian berlanjut hingga pergantian Presiden. Presiden Jokowi pada Mei 2015 mengadakan kunjungan ke Merauke dan menyatakan impiannya bahwa Indonesia melalui MIFEE akan mampu melakukan swasembada beras dan bahkan akan sanggup mengekspor beras ke luar negeri sebagaimana yang ia ekspresikan dengan kata "memberi makan dunia" (Barahamin, 2015). Pada kenyataannya, impian tidak semanis itu, MIFEE tidak bersambut baik dengan kondisi sosial dan natural masyarakat Papua.

Masyarakat yang terpapar efek negatif dari MIFEE adalah kelompok suku Malind dan beberapa komunitas suku kecil-kecil lainnya yang mendiami kawasan itu. Lahan MIFEE adalah yang sebelumnya digunakan Suku Malind untuk mencari makanan pokoknya, seperti sagu, buah-buahan, dan hewan buruan. Hutan memiliki ikatan sosial dan batiniah dengan Suku Malind. Di dalam hutan, Suku Malind melakukan upacara-upacara adat karena hutan selalu diasosiasikan sebagai Ibu Bumi untuk berinteraksi dengan Dewa Suku Malind. Di dalamnya juga terdapat batas-batas hutan yang berhubungan dengan kosmologi Suku Malind. Penghancuran hutan dan pemanfaatannya sebagai lahan industri telah mencerabut masyarakat Suku Malind dari sumber makanan dan kebudayaan mereka, sehingga dapat dikatakan pemanfaatan lahan untuk kebutuhan industri ini dapat memusnahkan Suku Malind sebagai entitas budaya (Barahamin, 2015).

Demikian pula dengan kasus sengketa lahan antara warga Temon, Kulonprogo, dengan PT. Angkasa Pura 1 di Yogyakarta. Pembangunan bandara di Kulonprogo berawal dari kerjasama PT. Angkasa Pura 1 dengan investor India GVK Power & Infrastructure pada Januari 2011, dimana masing-masing pihak memiliki hak atas kepemilikan saham atas pembangunan bandara ini. Pembangunan bandara

internasional ini disebut akan menggusur lahan produktif petani, pemukiman, cagar budaya, tempat ibadah, sekolah, sawah, hingga tempat usaha. PT. Angkasa Pura 1 membutuhkan lahan yang dimiliki masyarakat untuk dijadikan bandara baru. Lahan diakuisisi dengan memberikan ganti rugi atau melakukan relokasi luasan tanah warga ke tempat lain (Apriando, 2015). Ada masalah yang lebih mendasar daripada sekedar solusi-solusi tersebut; masyarakat yang telah terikat oleh tanahnya tidak semudah itu direlokasi karena proses interaksi warga dengan tanah yang ditempatinya bisa jadi membutuhkan proses panjang yang tidak mudah. Lahan tani contohnya, membutuhkan waktu bertahun-tahun untuk menggarap agar bisa menghasilkan irigasi dan hasil panen yang bagus. Jika semisal relokasi telah dilakukan dan ternyata lahan tidak cukup bagus sebagai lahan garapan pertanian, maka warga kehilangan sumber penghidupan utama dan membuat kemiskinan semakin berkepanjangan.

Kontradiksi antara BUMN dan warga juga menjadi warna dari konflik antara warga Kolo Bawah dengan PT. JOB Medco. PT. JOB Medco adalah perusahaan minyak yang beroperasi di Sulawesi Tengah, yang merupakan kerjasama (*Joint Operating Body*) dengan komposisi kepemilikan (pada tahun 2011) sebagai berikut: 50% saham milik PT Pertamina Hulu Energi Tomori Sulawesi (anak perusahaan BUMN PT. Pertamina), PT Medco E&P Tomori Sulawesi 30% saham, dan Mitsubishi Corporation menguasai 20% saham (setelah membeli 100% saham Tomori E&P Limited) (Sangaji, 2011). PT. JOB Medco telah beroperasi sejak tahun 2005 dan diproyeksikan akan berlanjut hingga 2027. Ketegangan dengan warga Kolo Bawah terjadi akibat PT. JOB Medco tidak menepati janji atas tanggung jawab sosial dan lingkungan sebagaimana diamanatkan dalam UU No. 40 tahun 2007, yang telah bersesuaian dengan UUD 1945 bahwa segala hasil bumi yang dikelola juga harus memberikan kesejahteraan bagi rakyat banyak di lingkungan terkait. Sementara itu, luasan area proyek kerja PT. JOB Medco telah menimbun perairan berkarang di Tiaka, sehingga membuat warga Kolo Bawah, yang sumber penghidupannya didapat dari melaut di kawasan tersebut, menjadi semakin sempit laju gerakannya dalam mencari nafkah. Seperti diatur dalam UU No.40 tahun 2007, tanggung jawab sosial dan lingkungan ini bukanlah sekedar anjuran, namun bersifat wajib (Hukum Online, 2008). Alih-alih mengeksekusi program tanggung jawab sosial dan lingkungan, permintaan warga disambut represi dari kepolisian, warga ditembak ketika pulang dari aksi tersebut. Tercatat korban jiwa dan luka-luka dalam konflik ini (Kontras, 2011).

Dalam contoh-contoh kasus di atas terlihat bahwa ruang atau lahan menjadi penyebab konflik dari pembangunan industrial di Indonesia, baik yang dikelola pemerintah maupun modal asing. Industri membutuhkan lahan untuk memastikan akumulasi kapital semakin besar. Pemerintah bekerjasama dengan industri demi meningkatkan pertumbuhan ekonomi, sedangkan warga telah terikat secara sosial maupun ekonomi dengan tanah dan lingkungannya. Pembangunan infrastruktur maupun industrial ternyata tidak serta-merta memberikan manfaat bagi rakyat. Di sisi lain, pembangunan telah mencerabut manusia dari sumber penghidupan, interaksi sosial, dan bahkan mengganggu konstruksi sosial serta identitas budaya mereka dalam hubungan spiritualnya dengan alam.

### **Ketimpangan Budaya Pendidikan Indonesia**

Dalam konteks pusat dan daerah, ketimpangan akan selalu ada sebagai sebuah kondisi negatif dari kesetaraan. Masalah pemerataan lalu menjadi jalan keluar untuk mengatasi adanya ketimpangan. Bukan hanya masalah ekonomi tentang sedikitnya alokasi dana negara untuk pendidikan, ketimpangan yang muncul adalah tentang diabaikannya budaya lokal di pinggiran oleh budaya pusat yang modern. Bila pemerataan hanya dimaksudkan untuk memeratakan budaya pusat yang kaku maka budaya lokal yang cair itu sendiri pun akan terkikis. Sebagai contoh, pembangunan selalu diukur dengan konteks Jawa untuk semua wilayah Indonesia.

Pendidikan selalu dilihat dalam konsep pusat baik dalam kebijakan maupun dari kurikulum. Melampaui pemerataan pendidikan, ketimpangan pendidikan hendaknya diselesaikan dengan tetap menghargai konstelasi lokal sehingga pertumbuhan masyarakat tidak selalu harus didikte oleh ukuran dari pusat. Sebagai contoh, Ujian Nasional (UN) menajamkan perbedaan antara pusat dan daerah terutama ketika kelulusan diperbandingkan di antara kedua wilayah tersebut. Demikian pula dengan ukuran kemajuan pendidikan yang sering dilihat dari tingkat kelulusan UN secara kuantitatif (Chered, 2015). Pemerintah pun memiliki pandangan bahwa dengan terus meningkatkan batas minimum nilai kelulusan tiap tahunnya akan pula mendorong kemampuan siswa-siswi. Di daerah, setiap anak didik selalu didorong untuk lulus dalam UN dengan cara apapun. Hal ini menunjukkan adanya budaya pusat yang secara langsung diterapkan tanpa melihat potensi setiap murid yang sesungguhnya berbeda-beda. Pada kenyataannya, masalah kelulusan bukanlah suatu ukuran mutlak bagi pendidikan. Bagi pendidikan formal, hal itu memang baik, namun hal itu seringkali tidak berjalan beriringan dengan pemahaman para murid terhadap kehidupan sekitarnya. Alhasil, meskipun batas minimum UN selalu naik tiap tahunnya, kenakalan remaja pun tidak lantas hilang dengan sendirinya.

Pemerataan pendidikan bukan tentang melihat satu ukuran besar untuk semua hal melainkan tentang bagaimana kualitas itu ditentukan pula oleh budaya lokal. Masalah akses pendidikan misalnya mengurangi jarak tempuh siswa ke sekolah memang penting namun mendorong pelajar selalu berkeinginan untuk belajar juga tak kalah pentingnya (Triyono, 2014). Dengan terus belajar, maka ia tidak lagi pasrah dengan keadaan, namun terus mengolah budaya sebagai proses belajar itu sendiri. Hal inilah yang lebih penting dalam pendidikan, yaitu memahami budaya sendiri daripada sekedar memahami budaya yang seringkali tidak sesuai dengan keadaannya sendiri. Penerapan Ujian Nasional Berbasis Komputer (UNBK) misalnya, pada satu sisi dapat meningkatkan akses pelajar ke dunia digital namun pada sisi lain hanya sekedar masalah pendidikan sesaat tanpa memperkaya konten yang ada karena evaluasinya pun tetap dengan melihat ukuran pusat (Suryanto, 2016).

Sebuah data menyebutkan bahwa anak kelas tiga sekolah dasar di Jawa membaca 26 kata per menit lebih cepat dibandingkan anak di Nusa Tenggara, Maluku atau Papua (Sun Foundation, 2015). Data ini pada satu sisi memang menunjukkan adanya ketimpangan hasil pendidikan antara daerah pusat dan pinggiran. Ketidakmampuan membaca seringkali menjadi halangan untuk menjadi maju apalagi hal itu sangat krusial bagi tingkat awal sekolah dasar. Dapat dikatakan



bahwa kondisi ini menunjukkan adanya ketimpangan yang lebar dalam pendidikan. Pada sisi lain, mereka yang mampu membaca bukan berarti pula mampu membaca keadaan budaya mereka lebih baik karena seringkali semakin modern maka semakin lepas dari lokalitas mereka sendiri. Tugas pendidikan adalah bukan membentuk pelajar menjadi seragam melainkan mendorong mereka untuk membentuk diri mereka sendiri melalui budaya lokal.

Dari penjelasan di atas, masalah pendidikan sebenarnya sangat terkait dengan komunikasi lintas budaya antara pusat dan daerah. Mulai dari kualitas hingga akses maupun fasilitas pendidikan yang memadai, semuanya menghendaki campur tangan pemerintah tanpa mengurangi kekayaan budaya lokal tersebut. Baik pusat maupun daerah memiliki latar belakang kebudayaan yang berbeda yaitu pusat dengan modernitas dan daerah dengan lokalitas. Selain itu, komunikasi lintas budaya antara pusat dan daerah mengindikasikan adanya pertukaran simbol kebudayaan. Bila pertukaran itu tidak terjadi, maka ketimpangan itu yang sesungguhnya sedang berlaku. Perbedaan latar belakang budaya yang simbolik tersebut juga menunjukkan adanya proses interpretasi yang bersifat dua arah. Pendidikan tidak dapat dilakukan hanya dengan menaruh ide kemajuan saja namun juga harus mengandung muatan lokal sehingga apa yang dipahami dalam budaya dapat dilanjutkan tanpa diabaikan oleh modernitas (Putra, 2016). Pendidikan pun tidak dapat hanya bersifat konseptual tanpa menjadi kontekstual. Aspek konseptual hanya membentuk pelajar menjadi bentuk yang sama, sesuai, dan normal namun aspek kontekstual dapat membangun mereka dalam lingkaran budaya yang terus-menerus bergerak dengan bebas.

Pembangunan pendidikan Indonesia sesungguhnya memberikan pemahaman tentang dialog antara relativitas budaya dan kesadaran identitas. Relativitas budaya dipahami dalam ambiguitas struktur bahasa sedangkan kesadaran identitas adalah tentang konstruksi kognitif yang dipahami selama ini. Dari kedua hal tersebut, adaptasi kultural yang fleksibel jelas dibutuhkan untuk membangun pendidikan yang lebih manusiawi dan bukan hanya menjadikan pelajar sebagai objek pembangunan semata. Dalam penetapan Wajib Belajar 12 tahun, pelajar didorong untuk *learning to know, learning to do, learning to be, dan learning to live together* (Kementerian PPN/Bappenas, 2014:2-29). Keempat hal ini baik untuk dijalankan melalui komunikasi lintas budaya sehingga pelajar bukan hanya sekedar mengejar nilai namun juga mendapatkan pemahaman lebih tentang sensitivitas kultural terhadap budaya sekitar. Pemahaman tersebut juga difungsikan dalam pembangunan karakter lokal bukan hanya tentang kemajuan modern (Putra, 2016). Bila pembangunan karakter hanya berbasis pusat maka itu adalah sia-sia karena pelajar hidup dalam konstruksi sosial dan memahaminya melalui keluarga. Hanya dengan membentuk karakter sesuai etis lokalitas maka pelajar dapat memahami kondisi diri dan sekitarnya sekaligus merefleksikannya dalam konteks yang lebih luas.

Baik pendidikan maupun budaya adalah aspek kecerdasan moral maupun etis kehidupan bangsa dalam Pembukaan UUD 1945. Tentu aspek ini terjabarkan dalam konteks sekaligus bangsa dan negara; aspek bangsa lebih menunjukkan lokalitas sedangkan negara adalah pemerintah. Berbicara tentang keduanya adalah bukan untuk mempertegas negasi yang ada, namun menjalin keduanya dalam komunikasi lintas budaya. Tidak bisa dikatakan bahwa bangsa harus sepenuhnya tunduk pada



negara karena komunikasi adalah dua arah yang saling menginterpretasi. Hingga saat ini, hal yang terjadi adalah lokalitas dipandang sebelah mata bahkan sebagai yang terbelakang dan primitif dibandingkan konteks negara yang lebih modern. Sebagai contoh, adanya program Guru Garis Depan (GGD) (Kemdikbud, 2015) memang baik untuk pemerataan pendidikan, namun apa gunanya bila para guru itu tidak memahami konsep budaya lokal. Tidak hanya berbasis kedaerahan, para pengajar perlu mendekati budaya lokal sehingga pendidikan dapat sejalan dengan konstruksi budaya setempat. Mulai dari bahasa, kebiasaan, hingga kekerabatan perlu dipelajari sehingga mendidik adalah tentang memberikan pemahaman dan bukan sekedar memberi nilai angka semata.

## **SIMPULAN**

Pembangunan infrastruktur kurang memperhitungkan aspek lokalitas karena komunikasi lintas budaya tidak banyak terjalin secara dua arah namun hanya sekedar kebijakan langsung dari pusat ke daerah. Hal ini ditunjukkan dengan ketimpangan antara konsep di kebijakan pemerintah dan penerapannya di masyarakat lokal. Pada sisi transportasi, pembangunan berbasis lokalitas hanya berhenti pada akses saja tanpa memperhitungkan kesejahteraan dan pemerataan masyarakat setempat. Pemerintah masih menganut pandangan bahwa terbukanya akses akan sekaligus mendorong kesejahteraan lokal padahal hal itu hanyalah sekedar efek samping daripada tujuan utama yang ingin diraih. Pada aspek struktur sosial, pembangunan infrastruktur seringkali harus berujung konflik antara pemerintah atau perusahaan dengan masyarakat lokal. Represi pun seringkali dilakukan hanya untuk melancarkan pembangunan infrastruktur daripada dialog antar budaya dengan masyarakat lokal. Pada bidang pendidikan, masalah pemerataan hanya difokuskan pada akses pendidikan daripada akomodasi muatan lokal dalam bahasa dan kekerabatan sosial. Pembangunan berbasis kuantitas masih menjadi dasar dalam pendidikan daripada peningkatan kualitas. Pembangunan infrastruktur di Indonesia pun ternyata masih menganggap lokalitas sebagai objek daripada aspek utama yang harusnya dibangun.

## **DAFTAR PUSTAKA**

Apriando, Tommy, 2015, *Ketika Para Petani Pesisir Kulon Progo Berjuang Menjaga Lahan*, edisi 25 Agustus 2015, (online) dalam <http://www.mongabay.co.id/2015/08/25/ketika-para-petani-pesisir-kulon-progo-berjuang-menjaga-lahan/>. diakses pada 27 Februari 2016.

Barahamin, Andre, 2015, *Hikayat Beras Pemangsa Sagu: Etnosida Terhadap Malind Anim Melalui Mega Proyek MIFEE*, (online) dalam <http://indoprogess.com/2015/10/hikayat-beras-pemangsa-sagu-etnosida-terhadap-malind-anim-melalui-mega-proyek-mifee/>, diakses 28 Januari 2016.

Chered, Kholish, 2015, *Pro Kontra UN, Menggagas Peran Sekolah sebagai Pengevaluasi Kelulusan*, (online) dalam

<http://kaltim.tribunnews.com/2016/02/25/pro-kontra-un-menggagas-peran-sekolah-sebagai-pengevaluasi-kelulusan>, diakses 20 Februari 2016.

Findlay, Michael Shaw, 1998, *Language and Communication: A Cross-Cultural Encyclopedia*, California:ABC CLIO.

Hukum Online, 2008, *UU no. 40 tahun 2007*, (online) dalam <http://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/26940/node/70/uu-no-40-tahun-2007-perseroan-terbatas>, diakses 24 Februari 2016.

Kemdikbud, 2015, *Melalui Program GGD Pemerintah Upayakan Pemerataan pendidikan di Indonesia*, (online) dalam <http://litbang.kemdikbud.go.id/index.php/index-berita-bulanan/2015/berita-bulan-mei-2015/1216-melalui-program-ggd-pemerintah-upayakan-pemerataan-pendidikan-di-indonesia>, diakses 20 Februari 2016.

Kementerian PPN/Bappenas, 2014, *Buku II Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019*. Jakarta: Kementerian PPN/Bappenas

Kementerian PPN/Bappenas. 2014. *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (2015-2019)*.

Kementerian PPN/Bappenas dan BPS. nd. *Data dan Informasi Kinerja Pembangunan 2004-2012*. Kementerian PPN/Bappenas dan BPS.

Kementerian PPN/Bappenas. 2011. *Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2015*. Jakarta:Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian.

Kementerian PPN/Bappenas. nd. *Menata Perubahan, Mewujudkan Indonesia yang Sejahtera, Demokratis, dan Berkeadilan, Pencapaian Kinerja Pembangunan KIB I (2004-2009) dan KIB II (2009-2014)*. Jakarta: Kementerian PPN/Bappenas.

Kontras, 2011, *THR Medco Timah Panas*, (online) dalam <https://www.kontras.org/home/index.php?module=pers&id=1355>, diakses pada 23 Februari 2016.

Maimunah, Siti. 2013. *MP3EI dan Keselamatan Rakyat*, (online) dalam <http://indoprogress.com/2013/05/mp3ei-dan-keselamatan-rakyat/>, diakses pada 21 Februari 2016.

Manurung, Martin. 2007. *Investasi Asing: Antara Mitos dan Realita*, (online) dalam <http://indoprogress.com/2007/04/investasi-asing-antara-mitos-dan-realita/>. diakses pada 21 Februari 2016.

Marbun, Sardan, (ed). 2014. *Satu Dasawarsa Membangun untuk Kesejahteraan Rakyat*. Kantor Staf Khusus Presiden Bidang Komunikasi dan Sosial.

- Mulyadi, M. dalam Sali Susiana (ed.). 2015. *Pembangunan: Analisis Kritis Upaya Meningkatkan Kualitas Hidup Manusia*. Jakarta: P3DI Setjen DPR RI dan Azza Grafika.
- Nugroho, Agung, 2015, *Cultur Gerakan Petani di Indonesia*, (online) dalam <http://www.fordisi.org/cultur-gerakan-petani-di-indonesia/>, diakses pada 23 Februari 2016
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 7 tahun 2005 tentang Pembangunan Jangka Menengah Nasional tahun 2004-2009.
- Putra, Griven H., 2016, *Melayu dan Pendidikan Karakter*, (online) dalam [http://www.riapos.co/berita.php?act=full&id=100227&page=2#.VtK\\_pvmunXg](http://www.riapos.co/berita.php?act=full&id=100227&page=2#.VtK_pvmunXg), diakses 20 Februari 2016.
- Samovar, Larry A., Richard E. Porter, dan Edwin R. McDaniel, 2012, *Intercultural Communication: A Reader*, Boston:Wadsworth
- Sangaji, Anto, 2015, *Kapitalisme dan Produksi Ruang*, (online) dalam <http://indoprogress.com/2011/02/kapitalisme-dan-produksi-ruang/>, diakses pada 23 Februari 2016.
- , 2011, *Penembakan Tiaka Dan Akumulasi Primitif*, (online) dalam <http://indoprogress.com/2011/09/penembakan-tiaka-dan-akumulasi-primitif/>. diakses pada 24 Februari 2016.
- Smith, Philip dan Alexander Riley, 2004, *Cultural Theory: An Introduction*, Oxford:Blackwell Pub.
- Sun Foundation*, 2015, *Akhiri Ketimpangan dengan Peningkatan Kualitas Pendidikan*, (online) dalam <http://sunfoundation.or.id/akhiri-ketimpangan-dengan-peningkatan-kualitas-pendidikan/>, diakses 20 Februari 2016.
- Supriatna, Nana, Mamat Ruhimat, Kosim, Beti Dwi Septiningsih, Diding Ahmad Badri, Muslim Nurdin, Paula Susanti, 1998, *IPS Terpadu Sejarah*, Bandung:Grafindo Media Pratama
- Suryanto, Desi, 2016, *2016, UN Berbasis Komputer Diselenggarakan di 4.468 Sekolah*, (online) dalam <http://www.harianjogja.com/baca/2016/02/04/ujian-nasional-2016-2016-un-berbasis-komputer-diselenggarakan-di-4-468-sekolah-687744>, diakses 20 Februari 2016.
- The Socialist Party of Great Britain, 2016, *From primitive communism to class society*, (online) dalam <http://www.worldsocialism.org/spgb/education/depth-articles/history/primitive-communism-class-society>, diakses 23 Februari 2016.

Triyono, Agus, 2014, *Ketimpangan Pembangunan di Indonesia Masih Tinggi*, (online) dalam <http://nasional.kontan.co.id/news/ketimpangan-pembangunan-di-indonesia-masih-tinggi>, diakses 20 Februari 2016.

Yohandarwati, Arifiyanto (ed). 2015. *Evaluasi RPJMN 2010-2014*, Jakarta:Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional.