

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

*Public Relations* atau Hubungan Masyarakat dalam organisasi memiliki peran sebagai penyalaras antara perusahaan dengan masyarakat atau publiknya. Hubungan masyarakat memiliki tujuan utama sebagai pembangun hubungan yang harmonis dengan publik organisasi baik *stakeholder* maupun khalayak organisasi, dalam upaya pembangunan bersama. Hubungan baik yang terjalin antara tubuh perusahaan dan publik diharap dapat menciptakan citra positif atau reputasi positif kepada organisasi yang bersangkutan baik dalam masa kini hingga masa yang akan datang. Dengan demikian dalam sebuah organisasi humas menjadi salah satu alat sarana yang efektif bagi organisasi. Secara umum peran Humas adalah bagian dari upaya organisasi dalam memelihara citra positif melalui komunikasi yang saling menguntungkan antar organisasi dan publiknya (Raharjo, 2016: 7)

Katz dalam jurnal (Rahadhini, 2010), dijelaskan bahwa citra atau reputasi dalam perusahaan pastilah menjadi hal yang penting dan akan dipertahankan berada pada citra yang positif. Citra adalah kesan yang diperoleh seseorang/masyarakat berdasarkan pengetahuan dan pengertiannya tentang fakta-fakta atau kenyataan. Setiap perusahaan mempunyai citra, banyaknya citra adalah dilihat dari seberapa banyak masyarakat atau publik yang memandangnya. Berbagai citra tentang perusahaan dapat datang dari banyak faktor seperti pelanggan perusahaan, pelanggan potensial, nasabah, karyawan, maupun pihak-pihak yang berada pada lingkungan perusahaan. Citra menjadi penting bagi perusahaan dikarenakan posisinya sangat dibutuhkan namun sangat rentan menjadi buruk (Rahadhini, 2010:13).

Citra positif dapat dimiliki perusahaan dengan menerapkan komunikasi yang tepat pada publiknya, baik dalam penyelesaian krisis maupun penerapan strategi

komunikasi yang tepat. Komunikasi terpadu berdasarkan strategi merupakan taktik yang baik dipergunakan untuk melancarkan komunikasi kepada publik. Strategi komunikasi yang baik dalam aplikasi tugas dan peran Humas dirancang untuk mengubah tingkah laku manusia dalam skala yang lebih besar melalui transfer ide-ide baru yang dapat mempengaruhi dan meyakinkan orang lain. Pemilihan strategi merupakan langkah krusial yang memerlukan penanganan secara hati-hati, karena dapat membawa dampak yang besar bagi perusahaan, baik itu dampak buruk jika gagal, maupun dampak positif jika berhasil (Cangara, 2013:62).

Citra dari sebuah perusahaan tidak lepas dari peran media yang digunakan perusahaan untuk menyebarkan informasi. Penggunaan media bertujuan sebagai proses komunikasi yang dilakukan perusahaan kepada publik untuk menjalin relasi yang baik sehingga tercapai tujuan dalam membangun dan memelihara citra atau reputasi positif perusahaan. Dalam prosesnya penggunaan media membutuhkan perencanaan dan peran dari divisi yang berhubungan dengan masyarakat dan media melalui divisi hubungan masyarakat perusahaan. (Iriantara, 2019:11)

Pada era sekarang peran Humas dibutuhkan dalam setiap sektor perusahaan, salah satunya adalah sektor penyedia jasa layanan bagi penerbangan yang merupakan penghubung berjalannya aspek-aspek lain di bidang bisnis. Masyarakat akan memilih transportasi udara sebagai jalan keluar efektivitas waktu perjalanan. Indonesia adalah sebuah negara yang didominasi oleh kepulauan sehingga sektor penerbangan menjadi jembatan yang menghubungkan interaksi antar pulau satu dengan pulau yang lain. Operasional penerbangan tidak luput dari peran penting sebuah bandara atau lapangan udara. Keberadaan bandara sangat penting bagi suatu negara, dengan terbukanya bandara maka terdapat sebuah rute penerbangan dapat dijadikan jalan masuk dan keluar laju pemerataan perekonomian negara. Bandara memiliki kaitan erat dengan bidang lain, seperti

pemicu bergerakinya sektor logistik, kesejahteraan sosial maupun sektor pariwisata indonesia dalam peranannya menjadi batu loncatan pemasukan negara. Dalam perkembangannya, bandara dapat digunakan untuk memfasilitasi berkembangnya perekonomian masyarakat, ruang tunggu yang biasanya penuh dengan calon penumpang telah diubah sebagai peluang bisnis karena tersediannya ruang komersil (*commercial space*) untuk mengembangkan bisnis tertentu, jurnal (Putra & Lestari, 2018: 2903)

Dalam rangka membangun kenyamanan dan keamanan, sebuah bandara di tuntut untuk mampu mengelola sendiri terkait mobilitas dan aktivitas penerbangan secara terintegrasi. Bandara dituntut memiliki sinergi antar bagiannya sebagai standar operasional nyaman dan kepuasan pelayanan terhadap calon penumpang, tidak terkecuali bandara di Yogyakarta dibawah pengelolaan PT Angkasa Pura I (Persero) dengan dua bandara yang dikelola yaitu Adisutjipto dan Bandara baru Yogyakarta *International Airport*, jurnal (Putra & Lestari, 2018:2903).

PT Angkasa Pura adalah BUMN satu-satunya yang mengelola bandara di indonesia. PT Angkasa Pura dibagi menjadi dua, PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II, keduanya merupakan pengelola bandara yang ada di indonesia. PT Angkasa Pura I menitikberatkan pelayanan di Indonesia Bagian Tengah hingga Timur sedangkan PT Angkasa Puran II bersama dengan PT Angkasa Pura I mengelola pelayanan pada Indonesia bagian barat. PT Angkasa Pura I membawahi 13 Bandara yang ada di wilayah Indonesia bagian tengah hingga ke timur, salah satunya wilayah Yogyakarta dengan Bandara Adisutjipto dan Bandara Yogyakarta Internasional Airport dimana tengah dalam proyek pembangunan, (Angkasa Pura I Airport, 2018).

Tabel 1.1 Pertumbuhan Penumpang Bandara Adisutjipto

No	Tahun	Penumpang	Penerbangan	Kargo & Pos
1	2012	4.998.028	36.765	14.534.137
2	2013	5.776.073	42.185	14.551.604
3	2014	6.236.578	46.414	17.679.053
4	2015	6.380.336	49.395	19.725.427
5	2016	7.214.365	53.755	21.593.045
<b>Pertumbuhan</b>		9,73 %	10 %	10,66 %

(Sumber: Slide presentasi PT Angkasa Pura I (Persero) Proyek Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta.)

Menurujuk dari tabel pertumbuhan penumpang, dengan jumlah pertahunnya pada 2016 yang mencapai 7.2 juta penumpang, Bandara Adisutjipto sudah tidak mampu lagi menambah rute baru penerbangan dari atau ke Yogyakarta. Mengambil dari data PT Angkasa Pura I (Persero), jumlah penumpang yang mampu ditampung Bandara Adisutjipto mencapai 1,7 juta per tahun dengan uraian pembagian 1,2 juta untuk domestik dan 0,5 juta penumpang untuk manca negara. Jumlah ini sangat jauh dari kebutuhan yang harus dimiliki untuk menampung calon penumpang di Yogyakarta. Kondisi inilah yang pada tahun 2016 diputuskan bandara baru di Yogyakarta dibangun dengan eksekusi pembangunan dimulai pada tahun 2018. Bandara baru Yogyakarta *International Airport* ini menjadi solusi dari terlalu padatnya *traffic* penerbangan yang ada pada bandara Adisutjipto Yogyakarta. Alasan dibuatnya bandara baru ini bukan

semata-mata program yang tanpa tujuan, sebagai daerah yang masuk dalam tiga pilar “JOGLOSEMAR” Yogyakarta memiliki *trafic* penerbangan yang cukup padat, keadaan inilah yang membuat bandara Adisutjipto tidak mampu lagi menampung jumlah penumpang per tahun, *interview* (Anggraeni, 2019).

Alasan penulis memilih untuk mengangkat PT Angkasa Pura I (Persero) Yogyakarta, karena pembangunan bandara merupakan salah satu mega proyek yang memiliki dampak besar bagi kawasan pembangunan bandara dengan total pembangunan mencapai angka 9 triliun Rupiah, (CBN Indonesia, 2018).

Sebuah pembangunan bandara yang dimulai dari Nol atau tahap persiapan hingga pembangunan jarang sekali untuk dijumpai, mungkin dalam sepuluh tahun hanya satu kali atau dua kali pembangunan yang terlaksana, dengan keadaan yang demikian memungkinkan bagi sebuah pembangunan bandara baru untuk memiliki masalah-masalah dalam pemberitaan-pemberitaan yang negatif.

Penulis merupakan warga sekitar daerah pembangunan proyek bandara yaitu Desa Sindutan, kecamatan Temon kabupaten Kulon Progo, meskipun wilayah penulis tidak terkena dampak langsung dari pembangunan Bandara YIA. Pada tahapan awal pembangunan dalam pengamatan yang dilakukan oleh penulis, pemberitaan-pemberitaan yang ada perihal pembanguan bandara memiliki kecenderungan ke arah negatif terhadap pemberitaan PT Angkasa Pura I (Persero) Yogyakarta. Pemberitaan PT Angkasa Pura I (Persero) Yogyakarta ini mencangkup keadaan pembangunan bandara mulai dari proses persiapan pembangunan hingga eksekusi lahan dalam pembangunan bandara.

Selama proses pembangunan bandara baru terdapat tiga tahapan hingga proses pembangunan bandara Internasional Yogyakarta terlaksana. Tahap pertama yaitu persiapan, proses ini terdapat aktivitas pembebasan lahan yang dilakukan oleh PT Angkasa Pura I yang ditandani dengan adanya negosiasi harga tanah dan penyelesaian ganti rugi tanah kepada warga pemilik lahan. Tahap kedua adalah

pengosongan lahan, pada tahap ini terdapat aktivitas pengosongan lahan yang telah diganti rugi oleh PT Angkasa Pura I. Tahap ketiga adalah tahap pembangunan, pada tahap lahan telah siap untuk digunakan dan telah selesai dikosongkan, yang kemudian menjadi hak dan tanggung jawab oleh PT Angkasa Pura I (Persero).

Selama penulis mengikuti proses pembebasan lahan hingga pembangunan bandara, penulis menemukan sebuah keadaan dimana pada awal persiapan pembangunan bandara oleh PT Angkasa Pura I (Persero) mendapatkan pemberitaan-pemberitaan negatif sehubungan dengan rencana pembangunan bandara baru Yogyakarta. Seiring berjalannya waktu berita-berita negatif yang tersebar mulai tergantikan dengan berita-berita baru dengan sudut pandang baru serta pembahasan baru diluar konteks permasalahan pembangunan bandara didalam berita tersebut.

Pemberitaan-pemberitaan yang menyebar tidak lepas dari problematika pembangunan diantara PT Angkasa Pura I dengan warga terdampak bandara. Tidak dapat dipungkiri jika pemberitaan yang ada memiliki kecenderungan pemberitaan kearah penolakan dibangunnya bandara baru di kecamatan Temon kabupaten Kulon progo. Penolakan dipicu oleh masyarakat yang tidak bersedia menjual tanah mereka yang telah ditempati begitu lama, meskipun demikian pengosongan lahan tetap dilakukan dengan resiko yang diambil yaitu berseteru dengan warga terdampak tanah pembangunan.

Pemberitaan negatif tentang pembangunan bandara sudah muncul sejak tahun 2016, dengan puncaknya adalah pada tahapan pengosongan lahan pembangunan bandara pada tahun 2017-2018 sehingga membuat Komnas HAM ikut angkat bicara. Dalam berita yang diterbitkan (News.detik.com, 2018), memiliki judul “Komnas Ham Sebut Catatan Buruk di Pembangunan NYIA, Ini Tanggapan API”. Didalam berita tersebut dijelaskan bahwa PT Angkasa Pura I (Persero) Yogyakarta menanggapi pemberitaan Komnas HAM yang menyebutkan jika

pembangunan bandara NYIA memiliki mekanisme kerja yang perlu untuk di evaluasi. Dalam tanggapan tersebut pihak Angkasa Pura I mengemukakan jika proses pembersihan lahan telah melalui tahapan perencanaan dengan proses yang *humanis* artinya telah disediakan rumah tinggal bagi warga terdampak ketika mereka telah keluar dari area pembangunan.

Berdasarkan penelitian sebelumnya yang berjudul Strategi Pelaksanaan Komunikasi Program CSR PT. Angkasa Pura 1 (Persero) Yogyakarta oleh (Putra & Lestari, 2018), diperkuat oleh berita dari media massa disampaikan bahwa, dalam proses rencana pembangunan bandara NYIA tersebut, itupun juga di selimuti polemik di lingkungan masyarakat. Seperti yang terjadi pada pembangunan sebuah sarana dan prasana massal, pada tahap perencanaan akan menimbulkan sengketa yang terjadi selama proses pembebasan lahan antara pelaksana pembangunan dengan masyarakat terdampak pembangunan.

## Ratusan Warga Kulon Progo Demo di BLH DIY Serukan Tolak Pembangunan Bandara

Sukma Indah Permana - detikNews



Foto: Demo bandara di Yogyakarta/ Sukma detikcom

**Yogyakarta** - Ratusan warga Kulon Progo terdampak pembangunan New Yogyakarta International Airport (NYIA) berunjuk rasa di kantor Badan Lingkungan Hidup (BLH) DIY siang ini. Mereka menilai proses pembuatan Analisis mengenai dampak lingkungan (Amdal) cacat hukum.

Dengan didampingi Lembaga Bantuan Hukum (LBH) Yogyakarta, mereka menyampaikan saran, pendapat, dan tanggapan soal rencana studi Amdal dari PT Angkasa Pura I.

Gambar 1.1 *Screen shot* pemberitaan media pada proses pembebasan lahan pembangunan bandara di Kulon Progo

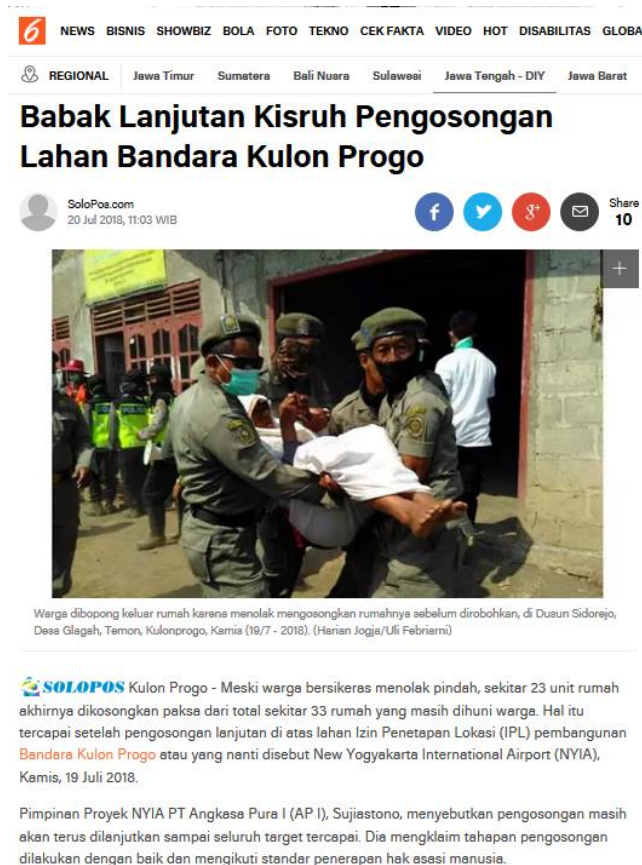
Sumber: (*News.detik.com, 2016*)

Pembangunan bandara baru merupakan salah satu mega proyek yang memiliki polemik didalamnya, hal ini juga dialami oleh PT Angkasa Pura I (Persero) dalam pembuatan Bandara Yogyakarta *International Airport*. Pada awal sebelum dilakukan proses pembebasan lahan, berita negatif seputar pembangunan bandara sudah mulai beredar.

Mengambil dari berita berjudul “Ratusan Warga Kulon Progo Demo di BLH DIY Serukan Tolak pembangunan Bandara”, oleh Sukma Indah permana (*News.detik.com, 2016*). Berdasarkan berita tersebut dituliskan bahwa “Ratusan warga Kulon Progo terdampak pembangunan New Yogyakarta International Airport (NYIA) berunjuk rasa di kantor Badan Lingkungan Hidup (BLH) DIY



pada 7 November 2016. Seluruh warga yang tergabung sebagai pendemo memiliki pendapat jika proses pembuatan Analisis mengenai dampak lingkungan (Amdal) cacat hukum. Dalam berita tersebut pendemo menyampaikan saran dan pendapat serta tanggapan didampingi oleh Lembaga Bantuan Hukum (LBH) Yogyakarta bersama dengan PT Angkasa Pura I,” (News.detik.com, 2016). Aksi yang dilakukan jauh sebelum proses pengosongan lahan berlangsung.



The screenshot shows a news article from Solopos.com. The main headline is "Babak Lanjutan Kisruh Pengosongan Lahan Bandara Kulon Progo". Below the headline, there is a photo showing several police officers in uniform, some wearing masks, forcing a person out of a house. The caption below the photo reads: "Warga dibopong keluar rumah karena menolak mengosongkan rumahnya sebelum dirobohkan, di Dusun Sidorejo, Desa Glagah, Temon, Kulonprogo, Kamis (19/7 - 2018). (Harian Jogja/Uli Febriani)". The article text below the photo states: "Meski warga bersikeras menolak pindah, sekitar 23 unit rumah akhirnya dikosongkan paksa dari total sekitar 33 rumah yang masih dihuni warga. Hal itu tercapai setelah pengosongan lanjutan di atas lahan Izin Penetapan Lokasi (IPL) pembangunan Bandara Kulon Progo atau yang nanti disebut New Yogyakarta International Airport (NYIA), Kamis, 19 Juli 2018." The article also mentions: "Pimpinan Proyek NYIA PT Angkasa Pura I (AP I), Sujastono, menyebutkan pengosongan masih akan terus dilanjutkan sampai seluruh target tercapai. Dia mengklaim tahapan pengosongan dilakukan dengan baik dan mengikuti standar penerapan hak asasi manusia."

Gambar 1.2 *Screen shot* pemberitaan media pada saat prosesi pengosongan lahan (Sumber: (solopos, 2018).

Proses negosiasi pembebasan lahan bukanlah puncak dari sengketa yang terjadi selama proses pembangunan bandara baru di Kulon Progo, warga yang menolak untuk menjual tanah dan rumahnya memutuskan untuk bertahan selama proses

pengosongan lahan bandara, tarik ulur masa penolak dibangunnya bandara bertemu dengan aparat sipil yang membantu dalam pengosongan calon areal bandara Yogyakarta *International Airport*.

Mengambil dari berita yang berjudul “Babak Lanjutan Kisruh Pengosongan Lahan Bandara Kulon Progo” pada (solopos, 2018). Berisikan “Keadaan warga terdampak pembangunan bandara menolak untuk pindah dalam proses pengosongan lahan, sekitar 23 unit rumah akhirnya dikosongkan secara paksa dari total rumah yang masih dihuni oleh warga. Pengosongan ini dapat tercapai setelah pengosongan lanjutan di atas lahan Izin Penetapan Lokasi (IPL) proyek pembangunan Bandara Kulon Progo, pada 19 Juli 2018. Pimpinan Proyek NYIA PT Angkasa Pura I (Persero) Yogyakarta, Sujiastono, mengemukakan jika pengosongan lahan pembangunan bandara baru akan terus dilanjutkan sampai seluruh target tercapai.

Pihak PT Angkasa Pura I menyebutkan bahwa tahapan pengosongan lahan pembangunan telah dilakukan dengan mengikuti standar prosedur penerapan hak asasi manusia” (solopos, 2018).

Mengambil dari berita yang di publikasikan pada 20 Juli 2018 tersebut dijelaskan bahwa terdapat warga yang belum mengosongkan bangunannya sehingga terjadi tarik ulur pembebasan lahan oleh pihak PT Angkasa Pura I (Persero) bersama dengan instansi sipil yang berujung ricuh. Warga bersikeras bahwa tanah dan rumah mereka tidak pernah mereka jual dan belum menerima uang dari PT Angkasa Pura I (Persero) sebagai ganti beli tanah mereka. Kericuhan yang terjadi pada proses pembebasan lahan bandara memunculkan isu pelanggaran HAM terhadap warga yang menolak pembangunan hingga membuat mahasiswa sekitar Daerah Istimewa Yogyakarta memilih untuk mengambil bagian dalam penolakan pengusuran area pembangunan bandara (Tempo.co, 2018).

## Bangun Bandara Kulon Progo, Menhub Pastikan Tak Ada Pelanggaran HAM

Kompas.com - 22/07/2018, 16:20 WIB

BAGIKAN:  

Komentar



Gambar 1.3 *Screen Shot* pemberitaan pasca proses pengosongan lahan bandara baru di Kulon Progo

Sumber: (kompas.com, 2018)

Dalam perkembangan proses pembangunan bandara, berita negatif yang beredar berkurang menjadi pemberitaan-pemberitaan positif seputar PT Angkasa Pura I (Persero) dalam pembangunan proyek bandara baru Yogyakarta. Dalam berita berjudul “Bangun Bandara Kulon Progo, Menhub pastikan Tak Ada Pelanggaran Ham” oleh (Kompas.com, 2018). Dalam berita tersebut dituliskan bahwa Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi mengemukakan jika dalam pelaksanaan pengosongan lahan pembangunan bandara tidak terjadi pelanggaran Hak Asasi Manusia atau HAM.

Proses yang dihadapi setelah pengosongan lahan adalah proses pembangunan, proses pembangunan yang dimulai pada bulan Agustus 2018, selama proses pembangunan inilah pemberitaan yang beredar mulai mengarah kepada pemberitaan yang netral ataupun positif kepada PT Angkasa Pura I. Sebuah proyek bandara berskala besar tetap saja tidak akan lepas dari pemberitaan negatif, hal ini juga

berasal dari banyaknya pihak yang berkaitan, seperti halnya jumlah warga terdampak berasal dari banyak elemen dengan perspektif yang berbeda-beda.

## Bandara Kulon Progo Bakal Serap 3.000 Karyawan, Warga Lokal Disiapkan Jadi Pramugari hingga Petugas Avsec

Kompas.com - 29/01/2018, 06:37 WIB

BAGIKAN:  

[Komentar](#)



Lahan bekas kawasan permukiman dan pertanian yang telah dikosongkan untuk pembangunan bandara baru Yogyakarta di Desa Palihan, Temon, Kulon Progo, Di Yogyakarta, terlihat dari udara, Jumat (8/12/2017). Pengosongan lahan yang telah mencapai 97 persen saat ini dihentikan sementara menyusul masih adanya pertentangan dari warga yang menolak untuk pindah dan tetap bertahan di rumah mereka. (KOMPAS/FERGANATA INDRA RIATMOKO)

Gambar 1.4 *Screen shot* pemberitaan media seputar bandara di Kulon Progo

Sumber: (Kompas.com, 2019)

Berdasarkan pemberitaan berjudul “Bandara Kulon Progo Bakal Serap 3000 Karyawan. Warga Lokal Disiapkan Jadi Pramugari Hingga Petugas Avsec” oleh (Kompas.com, 2019). Dalam berita ini, dituliskan bahwa tenaga kerja yang berasal dari Kulon Progo dapat diserap ketika bandara telah beroperasi. Penyerapan tenaga kerja ini sedang dilakukan oleh PT Angkasa Pura I bersama dengan Pemerintah kabupaten Kulon Progo.

Pada Masa pembangunan proyek bandara di Kulon Progo berlangsung, pemberitaan yang beredar di publik PT Angkasa Pura I mulai berubah dan tidak hanya berfokus kepada dampak negatif pembangunan bandara. Berdasarkan salah satu fenomena inilah juga menjadi fokus peneliti untuk melakukan riset lebih lanjut

terkait Strategi Komunikasi Humas PT Angkasa Pura I (Persero) Yogyakarta dalam menangani krisis pemberitaan di media selama pembangunan bandara baru yang saat ini bernama *Yogyakarta International Airport*.

## AP I Klaim Bandara Kulon Progo Dongkrak Ekonomi Yogyakarta

CNN Indonesia | Sabtu, 06/07/2019 05:23 WIB

Bagikan :  



Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta. (CNN Indonesia/Galih Gumelar)

Yogyakarta, CNN Indonesia -- PT **Angkasa Pura** (AP) I (Persero) mengklaim kehadiran Bandar Udara (**Bandara**) Internasional Yogyakarta berhasil memberikan kontribusi positif bagi **pertumbuhan ekonomi** Yogyakarta.



Gambar 1.5 *Screen Shot* Pemberitaan media seputar pengaruh pembangunan bandara di Kulon Progo

Sumber: (Cnn indonesia, 2019)

Berdasarkan berita berjudul “AP I Klaim Bandara Kulon Progo Dongkrak Ekonomi Yogyakarta”, dijelaskan bahwa PT Angkasa Pura I mengklaim jika dibangunnya bandara baru di Kulon Progo memiliki dampak yang positif untuk mendongkrak perekonomian yang ada. Dalam isi berita tersebut dijelaskan juga bahwa Badan Pusat Statistik Yogyakarta menyatakan adanya pertumbuhan ekonomi

dari 5.41 persen pada tahun 2018 menjadi 7.5 persen pada kuartil I 2019. Pertumbuhan ini tidak lepas dari penyerapan tenaga kerja sebesar 70 persen dari total tenaga kerja yang ada di bandara YIA. Dengan adanya pengoprasian bandara minimal operasi (total pembangunan 55 persen) telah memiliki dampak positif bagi warga sekitarnya, diharapkan sampai bandara beroperasi penuh akan memiliki dampak positif yang mensejahterakan masyarakat Kulon Progo, (Cnn indonesia, 2019).

Berdasarkan data dari Humas PT Angkasa Pura terdapat tabel pemberitaan sebagai berikut

Tabel 1.2 Daftar Pemberitaan yang ditujukan kepada PT Angkasa Pura I (Persero) selama tahun 2017.

no	Nama media	pemberitaan		
		Positif	Negatif	Netral
1	Radar Jogja	19	21	28
2	Republika	1		
3	Merdeka	1	2	
4	Kompas	6	6	4
5	Krjogja.com	2	2	2
6	Harian Bernas	31	19	35
7	IndoNews	1		
8	Suara Merdeka	10	7	20
9	Jawa Post	10	20	18
10	Koran Sindo	10	13	18
11	Koran Tempo	9	4	10
12	Antara News		1	2
13	Okezone.com	1	2	6
14	Harian Jogja	43	56	91
15	detikNews		1	
16	Kontan.co.id		1	
17	Suara Kedu	8	9	14
18	Tribun Jogja	36	59	57
19	Bisnis Indonesia	1		
20	Jakarta Post	1		
21	Media Indonesia	5	1	2
22	Aksi.id	2		
23	Inilah.com			1

24	Industribisnis.com			1
25	Liputan6.com			1
26	MetroNews.com			1
27	SindoNews.com	1		
28	Viva.co.id			1
29	Rakyat Merdeka	1		
30	Kedaulatan Rakyat	60	21	75
Jumlah		259	245	387

(Sumber: Olahan data Humas Proyek PT Angkasa Pura I (Persero) Yogyakarta, 2020)

Bersumber dari data di atas dapat dilihat bahwa pembangunan sebuah proyek besar tidak akan lepas dari pro dan kontra, penolakan dan berita negatif akan terus ada dan tidak bisa dihindari. Poin inti dari penelitian ini adalah bagaimana Humas melakukan strategi komunikasi agar berita yang beredar dapat dilakukan manajemen secara baik sehingga tidak menjadi krisis serius dalam tubuh PT Angkasa Pura I (Persero) Yogyakarta.

Citra atau opini publik akan selalu terbentuk selama selalu ada pemberitaan oleh media kepada sebuah perusahaan, opini publik dapat berupa opini positif maupun negatif. Berdasarkan pemberitaan PT Angkasa Pura I (Persero) Yogyakarta selama satu tahun pada 2017, dapat dilihat jika terdapat 891 pemberitaan yang mencantumkan PT Angkasa Pura I (Persero) didalam isi berita. Angka pemberitaan negatif bukanlah yang paling mendominasi, meskipun demikian tetap saja sebuah pemberitaan akan memengaruhi perspektif tersendiri pada benak pembacanya, yaitu publik perusahaan jika tidak dilakukan strategi komunikasi menangani krisis pemberitaan. Dalam penelitian ini, penting bagi penulis untuk mengetahui strategi dan langkah apakah yang dilakukan PT Angkasa Pura I (Persero) Yogyakarta dalam upaya memelihara citra positif perusahaan dan mengatasi pemberitaan-pemberitaan yang beredar pada publik perusahaan selama proses pembangunan bandara internasional di Kulon Progo. Peneliti merujuk pada langkah persiapan, peperangan

atau penanggulangan dan juga langkah pengembalian dan pemeliharaan citra perusahaan.

Berdasarkan latar belakang inilah yang mendorong penulis untuk menggali lebih jauh tentang Strategi komunikasi krisis Hubungan Masyarakat PT Angkasa Pura I (Persero) Yogyakarta dengan judul **“Strategi Komunikasi Hubungan Masyarakat PT Angkasa Pura I (Persero) Yogyakarta Dalam mengatasi Pemberitaan Negatif Pada Media Selama Proses Pembangunan Bandara Internasional di Kulon Progo”**.

## **1.2 Fokus Penelitian**

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis dapat merumuskan fokus penelitian menjadi. Bagaimanakah strategi komunikasi krisis yang dilakukan Humas PT Angkasa Pura I (Persero) dalam mengatasi pemberitaan negatif di media selama proses pembangunan bandara internasional di Kulon Progo?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan Rumusan Masalah yang telah dibahas sebelumnya, maka tujuan penelitian ini adalah. Mengetahui dan menganalisa strategi komunikasi krisis yang dilakukan oleh Humas PT Angkasa Pura I (Persero) Yogyakarta dalam upaya mengatasi pemberitaan negatif di media selama proses pembangunan bandara baru di Kulon Progo.

## **1.4 Kegunaan Penelitian**

### **a. Secara Teoritis**

Sebagai sarana penulis untuk memperluas wawasan dalam mengembangkan pengetahuan di bidang Ilmu Komunikasi. Sebagai referensi bagi peneliti yang melakukan penelitian dalam bidang kehumasan dan juga peran Humas dalam membangun citra Positif perusahaan.

### **b. Secara Praktis**



Penelitian ini memiliki kegunaan praktis sebagai rujukan kepada pelaku Humas yang membutuhkan materi dalam hal memahami peran humas dalam perusahaan sebagai upaya membentuk citra positif bagi perusahaan, serta membantu pelaksanaan dalam dunia kerja.

### 1.5 Waktu dan Periode Penelitian

Periode pelaksanaan penelitian dimulai pada bulan Januari 2020 hingga Februari 2020.

Tabel 1.2 Tabel *Timeline* Periode Penelitian

Tahapan	2019				2020	
	September	Oktober	November	Desember	Januari-Mei	Juni-Agustus
Pemilihan Topik						
Pencarian data (Riset)						
Penyusunan Bab I,II, dan III						
<i>Desk Evaluation</i>						
Penelitian						
Pengolahan Data						
Penyusunan Bab IV dan V						
Hasil Penelitian						

Sumber: (Olahan Peneliti, 2020)