

**PENGARUH KEBERADAAN BANDARA INTERNASIONAL
KUALANAMU TERHADAP PERUBAHAN SOSIAL
EKONOMI MASYARAKAT DI SEKITARNYA**

SKRIPSI

Oleh :

LANGGA TRI AYU

NIM. 0501162129

Program Studi
EKONOMI ISLAM



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUMATERA UTARA**

MEDAN

2021 M / 1442 H

**PENGARUH KEBERADAAN BANDARA INTERNASIONAL
KUALANAMU TERHADAP PERUBAHAN SOSIAL
EKONOMI MASYARAKAT DI SEKITARNYA**

SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana (S1)
Jurusan Ekonomi Islam Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
Universitas Islam Negeri Sumatera Utara**

OLEH:

LANGGA TRI AYU

NIM. 0501162129

Program Studi

EKONOMI ISLAM



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUMATERA UTARA
MEDAN
2021 M / 1442 H**

SURAT PERNYATAAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Langga Tri Ayu
NIM : 0501162129
Tempat/Tgl. Lahir : Medan. 21 Desember 1997
Pekerjaa : Mahasiswa
Alamat : Jl. H. Adam Malik Gg. Peringatan No.94

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi yang berjudul **“Pengaruh Keberadaan Bandara Internasional Kualanamu Terhadap Perubahan Sosial Ekonomi Masyarakat Di sekitarnya”** benar karya asli saya, kecuali kutipan-kutipan yang disebutkan sumbernya. Apabila terdapat kesalahan dan kekeliruan di dalamnya, sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Medan, 23 Maret 2021
Yang membuat pernyataan



Langga Tri Ayu

NIM. 0501162129

PERSETUJUAN

Skripsi Berjudul :

**PENGARUH KEBERADAAN BANDARA INTERNASIONAL
KUALANAMU TERHADAP PERUBAHAN SOSIAL
EKONOMI MASYARAKAT DI SEKITARNYA**

Oleh:

Langga Tri Ayu

NIM. 0501162129

Dapat Disetujui Sebagai Salah Satu Persyaratan
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi Islam (S.E)
Pada Program Studi Ekonomi Islam

Medan, 24 Maret 2021

Pembimbing I



Dr. Isnaini Harahap, MA
NIDN. 2020077503

Pembimbing II



Sri Ramadhani, MM
NIDN. 2015107502

Mengetahui

Ketua Jurusan Ekonomi Islam



Imsar, M.Si
NIDN. 2003038701

PENGESAHAN

Skripsi berjudul “PENGARUH KEBERADAAN BANDARA INTERNASIONAL KUALANAMU TERHADAP PERUBAHAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT DI SEKITARNYA” an. Langga Tri Ayu, NIM 0501162129 Program Studi Ekonomi Islam telah dimunaqasyahkan dalam Sidang Munaqasyah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN-SU Medan pada tanggal 07 Juni 2021. Skripsi ini telah diterima untuk memenuhi syarat memperoleh gelar Sarjana Ekonomi (S.E) pada Program Studi Ekonomi Islam.

Medan, 07 Juni 2021

Panitia Sidang Munaqasyah Skripsi
Program Studi Ekonomi Islam UIN-SU

Ketua,



Imsar, M.Si

NIDN. 2003038701

Sekretaris,

Rahmat Daim Harahap, M.Ak

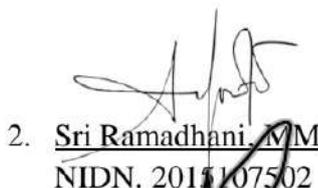
NIDN. 0126099001

Anggota Penguji



1. Dr. Isnaini Harahap, MA

NIDN. 2020077503



2. Sri Ramadhani, MM

NIDN. 2015107502



3. Imsar, M.Si

NIDN. 2003038701



4. Annio Indah Lestari, M.Si

NIDN. 2009037401

Mengetahui,

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Islam UIN-SU Medan

Dr. Muhammad Yafiz, M.Ags

NIDN. 20230476

ABSTRAK

Langga Tri Ayu, 0501162129, *Pengaruh Keberadaan Bandara Internasional Kualanamu Terhadap Perubahan Sosial Ekonomi Masyarakat di Sekitarnya*. Penelitian ini dibawah bimbingan Pembimbing Skripsi I oleh Ibu Dr. Isnaini Harahap, MA dan Pembimbing Skripsi II oleh Ibu Sri Ramadhani, MM.

Bandara internasional kualanamu merupakan salah satu bandara terbesar berada di Kabupaten Deli Serdang sebagai pintu masuk transportasi udara yang menghubungkan seluruh wilayah dalam melayani penerbangan domestik dan internasional yang dapat meningkatkan perekonomian negara dengan memegang peranan penting dalam penerbangan udara guna memperlancar arus transportasi barang, jasa dan mobilitas manusia. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh keberadaan bandara kualanamu terhadap perubahan mata pencaharian, pendapatan dan kesejahteraan, pendidikan, perumahan dan kesehatan masyarakat. Jenis penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan teknik pengumpulan data primer berupa kuisioner yang disebarakan kepada 95 responden. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian adalah analisis *paired sample t-test* dengan SPSS versi 23. Hasil penelitian uji *paired sample t-test* menunjukkan bahwa seluruh variabel memiliki perbedaan yang signifikan terhadap perubahan mata pencaharian, pendapatan, pendidikan, perumahan, dan kesehatan antara sebelum dan sesudah ada bandara. Hal ini dibuktikan nilai diperoleh t_{hitung} mata pencaharian sebelum dan sesudah sebesar -10,033, nilai t_{hitung} pendapatan sebelum dan sesudah sebesar -9,915, nilai t_{hitung} pendidikan sebelum dan sesudah sebesar -6,109, nilai t_{hitung} rumah sebelum dan sesudah sebesar -10,373, dan nilai t_{hitung} kesehatan sebelum dan sesudah sebesar -4,618. Hasil dari masing-masing nilai t_{hitung} dibandingkan dengan t_{tabel} dimana nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ dan signifikansi $< 0,05$ ($0,000 < 0,05$), maka H_0 ditolak dan H_a diterima artinya seluruh variabel menunjukkan hasil signifikan bahwa keberadaan bandara memberikan pengaruh terhadap sosial ekonomi. Keberadaan bandara kualanamu mendapatkan respon baik dikarenakan memberikan perubahan terhadap sosial ekonomi masyarakat. Perubahan ekonomi yang dirasakan yaitu meningkatnya pendapatan masyarakat disebabkan terjadi perubahan pada mata pencaharian sehingga dapat menyerap tenaga kerja yang otomatis meningkatkan taraf hidup masyarakat. Disisi lain masyarakat yang kehilangan pekerjaan dapat berkesempatan membuka usaha di sekitar bandara. Sedangkan perubahan sosial seperti peluang kerja, pendidikan mengalami peningkatan dari sebelumnya sehingga angka putus sekolah menurun, peningkatan terhadap akses perumahan, kesehatan, dan sarana pendukung lainnya juga sudah semakin membaik. Jadi dapat disimpulkan bahwa keberadaan bandara kualanamu memberi pengaruh terhadap sosial ekonomi masyarakat.

Kata Kunci: Bandara, Perubahan Sosial Ekonomi

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Alhamdulillah, puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Pendidikan Sarjana Ekonomi Jurusan Ekonomi Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara. Skripsi ini berjudul “Pengaruh Keberadaan Bandara Internasional Kualanamu Terhadap Perubahan Sosial Ekonomi Masyarakat Di sekitarnya”. Shalawat dan salam kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW, yang telah menuntun manusia kejalan yang lurus untuk mencapai kebahagiaan dunia dan akhirat. Penulis juga ucapkan terima kasih sebanyak-banyaknya kepada kedua orang tua yaitu Bapak Batara Sakti dan Ibu Agustinong yang telah tulus dan ikhlas memberikan kasih sayang, doa, semangat, dan pengorbanan baik secara moril maupun material selama perkuliahan.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa penulisan skripsi ini masih terdapat kekurangan dan kelemahan, hal ini disebabkan karena keterbatasan pengetahuan dan pengalaman yang penulis miliki. Oleh karena itu penulis sangat memerlukan kritik dan saran serta bimbingan yang membangun demi penulisan skripsi yang lebih baik. Dalam proses penyelesaian skripsi ini tidak terlepas adanya bantuan dari berbagai pihak, baik moril maupun materil, maka penulis ingin mengucapkan terima kasih atas bimbingan dan bantuan kepada :

1. Bapak Prof. Dr. H. Syahrin Harahap, M.A selaku Rektor Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
2. Bapak Dr. Muhammad Yafiz, M.Ag selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
3. Bapak Imsar, M.Si selaku ketua Jurusan Ekonomi Islam, Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
4. Ibu Dr. Isnaini Harahap, MA selaku dosen pembimbing I dan Ibu Sri Ramadhani, MM selaku dosen pembimbing II yang bersedia meluangkan

waktu memberikan bimbingan, arahan, motivasi, masukan dan saran yang sangat berguna bagi penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

5. Bapak Dr. M.Ridwan, MA selaku Pembimbing Akademik yang telah memberikan arahan dan masukan di proposal skripsi sebelumnya.
6. Kepada seluruh dosen-dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam khususnya jurusan Ekonomi Islam yang telah memberikan ilmu dan nasehat selama proses perkuliahan.
7. Pihak instansi pemerintah Kecamatan Beringin, Kabupaten Deli Serdang yang telah membantu memberikan informasi dan data yang dibutuhkan selama penelitian
8. Responden yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk mengisi kuisisioner penelitian ini.
9. Kakak saya Fitri Deliana, S.E dan abang saya Abdullah Azis, S.T beserta keluarga tercinta yang selalu mendoakan, mendukung dan menghibur demi kelancaran penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
10. Untuk yang tersayang sahabat seperjuangan sholihah yaitu Aulia Ananda Putri, Erlina Mayasari Siregar, Linda Agustina, Yenti Agustina Br.Purba, Wati, Nelisya Putri, Fitri Dalmayani, Annisa Irmayana, Nur Indah, Fira Almayasari, Nur Ayni Br.Ginting dan Ashabul Anhar terima kasih atas kebersamaannya yang singkat telah banyak membantu, memberikan doa dan semangat kepada penulis selama perkuliahan dan penulisan skripsi ini.

Akhir kata penulis ucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu semoga Allah SWT senantiasa membalas semua kebaikan kita semua. Semoga skripsi ini bermanfaat dan berguna bagi pembaca dan menambah literatur yang berkaitan dengan kajian sosial ekonomi. Amin. Wassalamu'alaikum Wr.Wb.

Medan, 24 Maret 2021

Penulis

DAFTAR ISI

SURAT PERNYATAAN	i
PERSETUJUAN	ii
PENGESAHAN.....	iii
ABSTRAK.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi Masalah	8
C. Batasan Masalah.....	8
D. Rumusan Masalah	8
E. Tujuan Penelitian	9
F. Manfaat Penelitan.....	9
BAB II KAJIAN TEORITIS	10
A. Tinjauan Pustaka	10
1. Pembangunan	10
a. Konsep Pembangunan	10
b. Pembangunan Ekonomi.....	13
c. Teori Pertumbuhan Ekonomi.....	17
d. Indikator Keberhasilan Pembangunan	21
e. Pembangunan Ekonomi dalam Syariat Islam	23
2. Bandara	27
a. Pengertian Bandara	27
b. Fungsi dan Fasilitas Bandara	29
c. Peran Bandara	30
d. Dampak Bandara Terhadap Lingkungan.....	31

3. Sosial Ekonomi.....	32
a. Pengertian Sosial Ekonomi.....	32
b. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Sosial Ekonomi.....	34
B. Penelitian Terdahulu.....	37
C. Kerangka Pemikiran.....	39
D. Hipotesis.....	40
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	42
A. Pendekatan Penelitian.....	42
B. Lokasi dan Waktu Penelitian.....	42
C. Populasi dan Sampel.....	43
D. Data Penelitian.....	44
E. Teknik Pengumpulan Data.....	45
F. Defenisi Operasional.....	45
G. Teknik Analisis Data.....	47
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	50
A. Gambaran Umum Penelitian.....	50
1. Profil Bandara Kualanamu.....	50
2. Profil Desa Beringin.....	51
3. Kependudukan.....	53
4. Sarana dan Prasarana Desa.....	54
B. Penyajian Data.....	56
1. Deskripsi Responden.....	56
2. Deskripsi Variabel.....	59
C. Teknik Analisis Data.....	63
1. Uji Validitas dan Reliabilitas.....	63
2. Pengujian Hipotesis (uji beda t-test).....	65
D. Pembahasan.....	73
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	79
A. Kesimpulan.....	79

B. Saran.....	81
DAFTAR PUSTAKA.....	82
LAMPIRAN	
CURRICULUM VITAE	

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 PDRB Perkapita Harga Berlaku dan Konstan	6
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu.....	37
Tabel 3.1 Operasional Variabel.....	46
Tabel 4.1 Penduduk Menurut Jenis Kelamin	53
Tabel 4.2 Penduduk Menurut Kelompok Umur	53
Tabel 4.3 Sarana Pendidikan Desa Beringin	54
Tabel 4.4 Sarana Kesehatan Desa Beringin	54
Tabel 4.5 Sarana Ibadah Desa Beringin	55
Tabel 4.6 Penyediaan Umum Kecamatan Beringin.....	55
Tabel 4.7 Deskripsi Berdasarkan Jenis Kelamin	56
Tabel 4.8 Deskripsi Berdasarkan Umur	56
Tabel 4.9 Deskripsi Berdasarkan Pendidikan.....	57
Tabel 4.10 Deskripsi Berdasarkan Pekerjaan.....	58
Tabel 4.11 Deskripsi Berdasarkan Pendapatan	58
Tabel 4.12 Deskripsi Berdasarkan Rumah.....	59
Tabel 4.13 Distribusi Frekuensi Bandara.....	59
Tabel 4.14 Perubahan Mata Pencaharian	60
Tabel 4.15 Perubahan Pendapatan	61
Tabel 4.16 Perubahan Pendidikan	62
Tabel 4.17 Perubahan Perumahan	62
Tabel 4.18 Perubahan Kesehatan.....	63
Tabel 4.19 Uji Validitas	64
Tabel 4.20 Uji Reliabilitas Instrumen.....	65
Tabel 4.21 Pengaruh Bandara Terhadap Mata Pencaharian	66
Tabel 4.22 Pengaruh Bandara Terhadap Pendapatan	67
Tabel 4.23 Pengaruh Bandara Terhadap Pendidikan.....	69
Tabel 4.24 Pengaruh Bandara Terhadap Perumahan.....	70
Tabel 4.25 Pengaruh Bandara Terhadap Kesehatan	72

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran	40
Gambar 4.1 Peta Lokasi Bandara Kualanamu.....	51
Gambar 4.2 Peta Kecamatan Beringin	52

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Keberhasilan pembangunan dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, politik, sosial, budaya, dan pertahanan keamanan. Menurut Sukarto, transportasi adalah perpindahan dari satu tempat ke tempat lain dengan alat pengangkut yang sebelumnya transportasi digunakan sejak dulu hingga sekarang dan digerakkan oleh tenaga manusia, hewan atau mesin.¹

Seperti dalam Al-Quran telah dijelaskan dalam surat An-Nahl ayat 8 mengenai pentingnya transportasi sebagai kebutuhan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari dengan menggunakan tenaga hewan sebagai berikut:

وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ (٨)

Artinya: “Dan (dia telah menciptakan) kuda, bagal dan keledai, agar kamu menungganginya dan (menjadikannya) perhiasan, dan Allah menciptakan apa yang kamu tidak mengetahuinya.”²

Berdasarkan ayat di atas dijelaskan mengenai kendaraan transportasi yang biasa dan bisa digunakan manusia sehari-hari. Manusia terbiasa menggunakan kendaraan hewan ternak seperti kuda dan keledai. Hewan tersebut sebagai tenaga pembawa angkutan umum yang berperan penting dalam kegiatan ekonomi dan pembangunan.

Selanjutnya maksud dari “dan dia menciptakan apa yang kamu tidak mengetahui” yaitu adanya alat transportasi selain hewan tunggangan yang kamu tidak ketahui sekarang, tetapi di masa depan akan kamu ketahui dan gunakan,

¹ Khaerunnisa, “Pengaruh Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Terhadap Pengembangan Spasial di Sekitarnya” (Skripsi, Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, 2017), h. 2

² Departemen Agama RI, *Al-Quran dan Terjemahan*, (Bandung: Alma'arif, 1990), h. 242

sementara kamu gunakan potensi dan berpikir serta Allah menciptakan apa yang kamu tidak ketahui akan terlihat nyata ciptaan yang kamu ketahui, di masa sekarang telah terbukti transportasi semakin berkembang.

Kemajuan dalam bidang transportasi menyebabkan perkembangan suatu daerah semakin pesat, mengingat salah satu daerah berstatus kota di Provinsi Sumatera Utara telah berkembang pesat ini dilihat dari berbagai aspek yang mencakup keseluruhan bidang baik bidang industri, pertanian, sosial, politik, ekonomi maupun jasa. Sementara itu pemerintah Provinsi Sumatera Utara telah membuat kebijakan pembangunan terkait dengan sarana dan prasarana untuk mendorong perkembangan ekonomi di kawasan perkotaan maupun pedesaan. Salah satu upaya pemerintah dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi di suatu daerah adalah membangun infrastruktur seperti akses jalan tol, rel kereta, bandara dan lain-lain. Apabila pembangunan berjalan baik maka sektor ekonomi juga baik.

Menurut Grigg berpendapat bahwa infrastruktur merujuk pada sistem fisik yang menyediakan sarana transportasi, pengairan, bangunan gedung dan berbagai fasilitas publik yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi.³ Pembangunan adalah suatu proses untuk melakukan perubahan dalam meningkatkan pendapatan perkapita dengan mengelola ekonomi potensial menjadi ekonomi riil melalui penanaman modal, penggunaan teknologi, keterampilan, penambahan kemampuan berorganisasi dan manajemen atau proses multidimensional yang menyangkut perubahan besar dalam struktur sosial, sikap masyarakat, kelembagaan nasional maupun percepatan pertumbuhan ekonomi, pengurangan ketidakmerataan dan penghapusan dari kemiskinan mutlak.⁴

Selain pembangunan infrastruktur pemerintah melakukan pemindahan bandara dari bandara Polonia ke bandara Kualanamu. Perpindahan terjadi karena keadaan bandara Polonia yang berada di kota Medan mengalami keterbatasan

³ *Ibid.*, h. 1

⁴ Michael P. Todaro dan Stephen C. Smith, *Pembangunan Ekonomi*, Jilid I, (Jakarta: Erlangga, 2006), h. 19

operasional dan kapasitas penumpang telah melebihi ketentuan sehingga tidak mampu menampung tingginya kebutuhan pelayanan angkutan udara yang cenderung terus meningkat.

Bandar udara merupakan sarana transportasi udara terpenting di industri penerbangan yang mampu melayani kegiatan penerbangan dan memiliki kawasan batas-batas tertentu dalam menunjang kelancaran lalu lintas pesawat, penumpang, bongkar muat barang, perpindahan antarmoda transportasi, yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pendukung lainnya dalam mendorong perekonomian nasional dan daerah. Secara umum bandar udara memiliki peran penting dalam kegiatan perekonomian melalui upaya pemerataan pembangunan, peningkatan pertumbuhan dan stabilitas ekonomi serta keselarasan pembangunan nasional dan daerah yang digambarkan sebagai lokasi dan wilayah di sekitar bandara yang menjadi pintu masuk dan keluar kegiatan perekonomian, serta mendorong kelancaran kegiatan industri, perdagangan dan pariwisata dalam menggerakkan pembangunan nasional.⁵

Perencanaan pembangunan bandara Kualanamu sudah direncanakan sejak tahun 1994, namun telah terjadi krisis ekonomi yang menyebabkan proyek pembangunan tertunda sementara waktu. Proyek pembangunan bandara dikelola oleh PT. Angkasa Pura sebagai salah satu BUMN dan penetapan lokasi berada di Desa Beringin, Kecamatan Beringin, Kabupaten Deli Serdang, Sumatera Utara. Seiring dengan berjalannya waktu perekonomian mulai membaik sehingga proses pembangunan dapat dilanjutkan kembali. Pada tahun 2010 bandara kualanamu telah rampung dan siap beroperasi.⁶ Selain itu untuk memudahkan penumpang dibangun akses jalan seperti pembangunan jalan tol dan jalaur kereta api.

⁵ Reno Pumadiansyah, "Pengaruh Kehadiran Bandar Kualanamu Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Desa Aras Kabu Kecamatan Beringin Kabupaten Deli Serdang" (Skripsi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, 2018), h. 3

⁶ *Ibid.*, h. 2

Bandara internasional kualanamu merupakan salah satu bandara terbesar di Indonesia sebagai sarana dan penghubung kegiatan ekonomi antar wilayah. Lokasi bandara merupakan bekas areal perkebunan PT Perkebunan Nusantara II Tanjung Morawa, Kabupaten Deli Serdang. Bandara termasuk kawasan ASEAN yang dapat menghubungkan setiap negara. Pada tahun 2013 bandara kualanamu secara resmi dibuka sehingga diharapkan dapat menjadi tempat pangkalan transit internasional penerbangan yang mampu menampung segala kebutuhan pelayanan angkutan udara di kawasan Sumatera dan sekitarnya.⁷

Kabupaten Deli Serdang merupakan salah satu kabupaten yang berada di Provinsi Sumatera Utara sebagai kawasan pinggiran kota pembangunan bandara dan secara lokasi berbatasan langsung dengan kota Medan. Kabupaten ini dikenal sebagai kawasan daerah strategis yang memiliki keanekaragaman sumber daya alam yang luas dan tenaga kerja sehingga mampu mengubah kawasan menjadi destinasi keunggulan yang kompetitif sebagai peluang bisnis para investor yang ingin berinvestasi dalam mengembangkan bisnisnya.⁸

Bandara internasional kualanamu sebagai pintu masuk transportasi udara menjadi penghubung diseluruh wilayah kawasan yang mampu melayani kegiatan penerbangan domestik maupun internasional berada di Kabupaten Deli Serdang dapat meningkatkan perekonomian negara dengan memegang peranan penting dalam penyelenggaraan penerbangan udara guna memperlancar arus transportasi barang, jasa dan mobilitas manusia. Pembangunan bandara Kualanamu yang dilakukan pemerintah memberikan pengaruh terhadap sosial ekonomi.

Sebagaimana aktivitas bandara kualanamu saat ini terlihat semakin pesat, maka keberadaan bandara kualanamu mempengaruhi aspek kehidupan sosial ekonomi masyarakat. Keberadaan bandara kualanamu secara tidak langsung akan memberikan dampak terhadap sosial ekonomi masyarakat baik secara positif

⁷ *Ibid.*, h. 4

⁸ <http://portal.deliserdangkab.go.id/> diakses tanggal 15 Maret 2020

maupun negatif. Dampak positif yang diberikan yaitu peningkatan pendapatan masyarakat sedangkan dampak negatifnya berupa masyarakat kehilangan lahan pertanian yang menjadi sumber mata pencaharian dan tempat tinggal sehingga menyebabkan lahan mereka beralih fungsi menjadi pembangunan. Hal ini adanya keberadaan bandara menimbulkan perubahan bagi masyarakat sekitar. Sedangkan dampak ekonomi dirasakan masyarakat adalah semakin banyak aktivitas-aktivitas masyarakat seperti perkantoran, perbankan, pertokoan dan lainnya sehingga keberadaan bandara kwalanamu membawa pengaruh besar bagi sosial ekonomi masyarakat sekitar.

Dengan adanya dampak yang ditimbulkan membawa pengaruh terhadap sosial ekonomi masyarakat sekitar, khususnya di Kecamatan Beringin mengalami perubahan mata pencaharian. Perubahan yang telah dirasakan masyarakat yaitu semakin berkurangnya lahan pertanian serta didukung dengan bertambahnya jumlah penduduk di kawasan tersebut.⁹ Pada umumnya Kecamatan Beringin merupakan kawasan agraris dengan masyarakat penduduk bekerja sebagai petani atau buruh namun setelah ada bandara beralih profesi sebagai tenaga jasa. Dalam hal penggunaan lahan, sebelumnya lahan digunakan sebagai tempat pemukiman atau areal pertanian, akan tetapi saat ini pemukiman serta fasilitas lainnya mulai meningkat dan semakin padat. Hal ini menunjukkan bahwa lahan di sekitar bandara semakin berkembang dan mengalami perubahan menjadi bangunan-bangunan perumahan sehingga tercipta peluang kerja dan peluang bisnis kepada masyarakat untuk membuka usaha yang dapat meningkatkan perekonomian masyarakat di sekitar sehingga otomatis dapat meningkatkan pendapatan dan berpengaruh terhadap kesejahteraan masyarakat.¹⁰

Seiring berjalannya waktu, fakta yang terjadi sepanjang jalan kawasan bandara kwalanamu banyak dijumpai tempat usaha terutama sektor ekonomi

⁹ *Ibid.*, h. 83.

¹⁰ Surayati Shafarina, "Dampak Pembangunan Bandara Kualanamu Terhadap Nilai Tanah" dalam *Jurnal Ekonomi*, Vol.7, No.1 2014, h. 281

kerakyatan seperti, usaha rumah makan, penginapan/hotel, warung makanan dan minuman, usaha bahan bakar minyak (BBM), konter *handphone*, jasa bengkel, pedagang eceran hingga grosir yang artinya masyarakat mendapatkan banyak keuntungan adanya bandara di kawasan beringin mulai dari penyerapan tenaga kerja sampai peluang usaha yang dapat meningkatkan pendapatan masyarakat dan kehidupan yang layak, terlebih dapat mengurangi tingkat pengangguran.

Dengan berubahnya mata pencaharian maka pendapatan ekonomi juga berubah, hal ini berdampak pada tingkat pendapatan yang tentunya akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Indikator dari kesejahteraan keluarga diantaranya pemenuhan kebutuhan atas kesehatan dan tingkat pendapatan akan mempengaruhi perilaku seseorang dalam menentukan kesehatannya untuk berobat. Kesehatan setiap anggota keluarga merupakan syarat penting untuk dapat bekerja secara produktif, sehingga menghasilkan pendapatan yang digunakan untuk kebutuhan hidup.

Berdasarkan data Statistik Sumut, tingkat pendapatan masyarakat bandara Kualanamu ditentukan dari PDRB perkapita Kabupaten Deli Serdang atas harga konstan maupun harga berlaku. Data tersebut menunjukkan setiap tahunnya mengalami kenaikan dari tahun 2013-2019 yang dapat dilihat pada tabel berikut:¹¹

Tabel 1.1 PDRB Per kapita Atas Dasar Harga Berlaku dan Konstan (rupiah)

Tahun	PDRB Deli Serdang (Atas Harga Berlaku)	PDRB Deli Serdang (Atas Harga Konstan)
2013	31.350.515	26.746.146
2014	35.107.391	28.152.036
2015	37.813.200	28.932.854
2016	41.086.202	29.837.900
2017	44.071.079	30.734.437
2018	46.909.927	31.703.565
2019	49.794.458	32.735.982

Sumber: BPS Sumut data diolah

¹¹ BPS Kabupaten Deli Serdang, *Berita Resmi Statistik*, 2019, diakses tanggal 17 April 2020

Selain perubahan pada mata pencaharian, faktor lain adanya bandara kualanamu berpengaruh terhadap pendidikan. Pendidikan merupakan bagian dari kondisi sosial ekonomi dimana keberadaan bandara di tengah masyarakat selain dapat mengubah pola pikir juga dapat menambah pengetahuan serta mendukung sarana dan prasarana pendidikan. Saat ini pendapatan masyarakat beringin relatif tinggi maka dapat berkesempatan menempuh pendidikan yang layak. Menurut informasi yang peneliti ketahui dari informan bahwa pihak bandara ataupun luar bandara pernah mengeluarkan bantuan untuk pendidikan kepada sekolah-sekolah yang berada di Kecamatan Beringin dalam bentuk uang untuk membantu dari segi material, memberikan atribut bahkan membantu perbaikan bangunan sekolah di beberapa tempat.¹²

Dengan adanya bandara diharapkan dapat meningkatkan perekonomian pendapatan masyarakat selain itu juga dapat mengubah kehidupan menjadi lebih baik, meningkatnya pendapatan ekonomi maka akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, selain itu dengan berkembangnya kreativitas untuk menciptakan lapangan usaha baru juga akan menambah nilai ekonomi masyarakat. Dengan demikian terlihat bagaimana pengaruh yang ditimbulkan dari bandara kualanamu yang akan dikaitkan dengan kondisi sosial ekonomi masyarakat sekitar.

Berdasarkan paparan penjelasan di atas maka dapat disimpulkan bahwa faktor yang mempengaruhi perubahan sosial ekonomi yaitu mata pencaharian, pendapatan, kesehatan, perumahan, dan pendidikan sehingga dari permasalahan di atas, alasan peneliti melakukan penelitian karena untuk mengetahui dan melihat bagaimana perubahan sosial ekonomi masyarakat sejak ada bandara, maka peneliti tertarik mengambil judul skripsi tentang **“Pengaruh Keberadaan Bandara Internasional Kualanamu Terhadap Perubahan Sosial Ekonomi Masyarakat Di sekitarnya”**

¹² Wawancara dengan bapak Syahrul warga yang tinggal disekitar bandara, tanggal 8 September 2020.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan diatas, maka identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Keberadaan bandara Internasional Kualanamu akan memeberikan pengaruh/dampak bagi masyarakat setempat
2. Kondisi kehidupan masyarakat setempat berubah sejak adanya bandara kualanamu seperti mata pencaharian, pendapatan, pendidikan, perumahan dan kesehatan

C. Batasan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka perlu adanya batasan masalah agar tidak terjadi kesimpangsiuran dalam penelitian. Batasan masalah sangat penting bertujuan untuk menentukan fokus penelitian, sehingga penelitian ini difokuskan pada pengaruh keberadaan bandara kualanamu terhadap perubahan sosial ekonomi masyarakat di sekitarnya.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan sebelumnya, maka rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Apakah keberadaan bandara kualanamu berpengaruh terhadap perubahan mata pencaharian masyarakat?
2. Apakah keberadaan bandara kualanamu berpengaruh terhadap perubahan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat?
3. Apakah keberadaan bandara kualanamu berpengaruh terhadap perubahan pendidikan?
4. Apakah keberadaan bandara kualanamu berpengaruh terhadap perubahan perumahan masyarakat?
5. Apakah keberadaan bandara kualanamu berpengaruh terhadap perubahan kesehatan masyarakat?

E. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pengaruh keberadaan bandara kualanamu terhadap perubahan mata pencaharian masyarakat
2. Untuk mengetahui pengaruh keberadaan bandara kualanamu terhadap perubahan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat
3. Untuk mengetahui pengaruh keberadaan bandara kualanamu terhadap perubahan pendidikan
4. Untuk mengetahui pengaruh keberadaan bandara kualanamu terhadap perubahan perumahan masyarakat
5. Untuk mengetahui pengaruh keberadaan bandara kualanamu terhadap perubahan kesehatan masyarakat.

F. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagi peneliti
Menambah wawasan serta pengetahuan penulis dalam mengembangkan kemampuan berpikir melalui karya ilmiah khususnya penelitian mengenai kondisi sosial ekonomi, sarana transportasi sebagai pengaruh keberadaan bandara kualanamu.
2. Bagi PT Angkasa Pura II
Sebagai tambahan informasi oleh pihak pengelola bandara dan menjadi rujukan pemerintah dalam mengetahui perkembangan kondisi ekonomi masyarakat sekitar bandara.
3. Bagi kalangan akademis
Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi dokumen akademik yang berguna bagi mahasiswa lain atau kalangan umum yang ingin melakukan penelitian untuk dijadikan acuan bagi sivitas akademika.

BAB II

KAJIAN TEORITIS

A. Tinjauan Pustaka

1. Pembangunan

a. Konsep Pembangunan

Pembangunan pada hakekatnya bertujuan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat diperlukan pertumbuhan ekonomi dan distribusi pendapatan yang merata. Pembangunan adalah suatu proses perubahan yang mencakup seluruh sistem sosial, politik, ekonomi, infrastruktur, pertahanan, pendidikan dan teknologi, kelembagaan, dan budaya. Secara sederhana pembangunan dimaknai sebagai proses perubahan ke arah keadaan yang lebih baik. Sebagai sebuah proses pembangunan dilaksanakan tidak secara instan. Ada proses yang berlaku mulai tahap formulasi sampai pada tahap evaluasi sehingga pembangunan yang dilaksanakan sesuai dengan hal-hal yang direncanakan dan akan memberikan manfaat kepada masyarakat, serta mengevaluasi kelemahan dari pelaksanaan pembangunan tersebut.¹

Pembangunan dimaknai sebagai suatu proses perencanaan yang dilakukan berdasarkan ketentuan dari perencanaan pembangunan untuk membuat perubahan sebagai proses peningkatan kesejahteraan bagi masyarakat. Salah satu aspek yang sangat penting dalam pembangunan adalah pembangunan ekonomi. Perencanaan pembangunan adalah cara atau teknik yang dilakukan untuk mencapai tujuan pembangunan secara tepat, terarah, dan efisien sesuai dengan kondisi negara atau daerah yang bersangkutan.² Pembangunan ekonomi pada dasarnya meliputi usaha yang dilakukan masyarakat secara keseluruhan guna mengembangkan kegiatan ekonomi dan mempertinggi tingkat kesejahteraan masyarakat tersebut.

¹ Sahya Anggara dan Sumantri, *Administrasi Pembangunan: Teori dan Praktik*, (Bandung: CV Pustaka Ceria, 2016), h. 18

² Safrizal, *Perencanaan Pembangunan Daerah Dalam Era Otonomi*, (Depok: Rajawali Press, 2017) h. 24

Menurut Sukirno pembangunan adalah suatu proses yang menyebabkan pendapatan perkapita masyarakat dapat meningkat dalam jangka panjang.³ Menurut Todaro pembangunan diartikan sebagai suatu proses multidimensional yang melibatkan perubahan besar dalam struktur sosial, sikap mental yang sudah terbiasa, lembaga nasional dalam percepatan pertumbuhan ekonomi. Sedangkan menurut Soekanto pembangunan merupakan proses perubahan kearah yang lebih baik dilakukan secara terarah dan terencana bertujuan untuk meningkatkan perekonomian melalui pembangunan.⁴

Proses pembangunan bertujuan untuk mencapai kesejahteraan masyarakat dengan menaikkan tingkat hidup kesejahteraan melalui berbagai sumber daya yang tersedia. Menurut Haq tujuan pembangunan adalah menciptakan kondisi yang memungkinkan masyarakat dapat menikmati kesejahteraan dalam aspek kehidupan yang lebih baik, hal ini dapat diketahui dari adanya kesempatan dalam mengembangkan kemampuan dan kapasitas ruang yang luas bagi kelompok atau individu dalam melakukan pilihan.⁵

Tujuan lain dilakukannya sebuah pembangunan adalah sebagai berikut:⁶

- 1) Mewujudkan masyarakat yang sejahtera dalam segala aspek kehidupan.
- 2) Tidak mengenal batas waktu pencapaiannya. Artinya, masih tetap berlaku sepanjang bangsa dan negara tetap ada di muka bumi sejalan dengan berkembangnya konsep kesejahteraan bagi masyarakat.

Dalam konteks yang luas, pembangunan mempunyai beberapa pengertian, didasarkan pada sudut pandang yang berbeda-beda, diantaranya sebagai berikut:⁷

³ Sadono Sukirno, *Ekonomi Pembangunan*, (Jakarta: Kencana, 2006), h. 2.

⁴ Muknim Muhammad, *Perencanaan Pembangunan*, (Makasar: CV Dua Bersaudara, 2017), h. 2

⁵ Basuki Pujoalwanto, *Perekonomian Indonesia*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2014), h. 14

⁶ *Ibid.*, h. 23

⁷ Afifuddin, *Pengantar Administrai Pembangunan: Konsep, Teori, dan Implikasi di Era Reformasi*, (Bandung: Alfabeta CV, 2012) h. 42

1) Pembangunan adalah Perubahan

Perubahan dalam arti akan mewujudkan suatu kondisi kehidupan bernegara dan bermasyarakat yang lebih baik. Kondisi yang lebih baik harus dilihat dalam keseluruhan cakupan segi kehidupan, jadi tidak hanya akan baik dalam arti peningkatan taraf hidup saja, akan tetapi juga akan baik dalam segi kehidupan lainnya, karena setiap segi kehidupan sangat erat kaitannya dengan segi kehidupan lainnya. disebabkan karena manusia bukan hanya makhluk ekonomi, tetapi juga makhluk sosial dan politik.

2) Pembangunan adalah Pertumbuhan

Yang dimaksud dengan pertumbuhan disini adalah kemampuan suatu Negara untuk terus selalu melakukan perkembangan baik secara kuantitatif maupun secara kualitatif. Cakupannya memenuhi seluruh segi kehidupan.

3) Pembangunan adalah rangkaian usaha yang secara sadar dilakukan

Kondisi ideal yang menjadi salah satu sasaran pembangunan adalah apabila kesadaran itu terdapat dalam diri seluruh warga masyarakat pada setiap lapisan dalam tingkatan dan tidak terbatas pada kelompok tertentu.

4) Pembangunan adalah suatu rencana yang tersusun secara rapi

Pembangunan mutlak dilakukan dalam setiap kumpulan organisasi, apapun tujuannya, apapun kegiatannya tanpa melihat apakah organisasi yang bersangkutan itu besar ataupun kecil.

5) Pembangunan adalah cita-cita akhir dari perjuangan Negara atau bangsa

Pada umumnya, komponen dari cita-cita akhir dari Negara modern di dunia, baik yang sudah maju maupun yang sedang berkembang adalah hal-hal yang pada akhirnya bersifat relatif dan sukar membayangkan tercapainya "titik jenuh yang absolut", yang telah tercapai tidak mungkin ditingkatkan lagi seperti keadilan sosial, kemakmuran yang merata, perlakuan yang sama dimata hukum, kesejahteraan material, mental dan spiritual, kebahagiaan untuk semua, ketentraman dan keamanan. Dengan kenyataan bahwa titik jenuh tidak akan pernah tercapai, itu berarti bahwa selama satu Negara itu ada, maka selama itu pulalah Negara harus melakukan kegiatan pembangunan.

Jadi pembangunan adalah rangkaian usaha mewujudkan pertumbuhan dan perubahan kearah yang lebih baik melalui upaya yang dilakukan secara terencana dan terarah dengan menggunakan sumber daya untuk mencapai tujuan dalam mewujudkan kesejahteraan demi rakyat yang berkeadilan.

b. Pembangunan Ekonomi

Pada umumnya pembangunan ekonomi diartikan sebagai suatu rangkaian usaha dalam perekonomian untuk mengembangkan kegiatan ekonomi sehingga pembangunan infrastruktur lebih banyak tersedia, perusahaan semakin banyak dan berkembang, taraf pendidikan semakin tinggi dan teknologi semakin meningkat. Adanya implikasi dari perkembangan diharapkan kesempatan kerja bertambah, tingkat pendapatan meningkat, dan kemakmuran masyarakat semakin tinggi.

Pembangunan ekonomi merupakan upaya untuk memperbaiki kualitas kehidupan manusia melalui pembangunan, kemakmuran, taraf hidup dan lapangan kerja baru yang mampu mengatasi persoalan pembangunan seperti kemiskinan, pengangguran, dan kesenjangan ekonomi hal ini dimaknai sebagai proses untuk mengubah suatu keadaan menjadi lebih baik dari sebelumnya atau meningkatkan kualitas keadaan menjadi kualitas yang lebih baik sehingga kesejahteraan dan kemakmuran semakin tinggi, pembangunan ekonomi identik dengan menciptakan, mempertahankan dan meningkatkan pendapatan nasional.⁸

Pembangunan ekonomi adalah proses pembangunan yang terjadi secara terus menerus bersifat dinamis. Apapun yang dilakukan dari proses pembangunan akan memberikan kondisi yang baru, sehingga sewaktu-waktu gambaran ekonomi bisa berubah. Pembangunan ekonomi berkaitan dengan pendapatan perkapita rill dan terdapat dua aspek penting yang saling berkaitan yaitu pendapatan total atau lebih dikenal dengan pendapatan nasional dan jumlah penduduk. Pendapatan perkapita berarti pendapatan total dibagi dengan jumlah penduduk.

⁸ Isnaini Harahap, *Ekonomi Pembangunan (Pendekatan Transdisipliner)*, (Medan: Perdana Publishing, 2018), h. 3

Defenisi yang hampir sama dikemukakan oleh Muhammad Rawwas Qal'ahji bahwa pembangunan ekonomi adalah peningkatan pendapatan negara secara hakiki secara terus menerus dalam wujud yang membolehkannya (kadar yang pantas) dan sesuai dengan kemajuan.⁹ Pembangunan ekonomi tidak hanya menggambarkan perkembangan pendapatan nasional rill, tetapi juga modernisasi kegiatan ekonomi misalnya perubahan sektor pertanian, percepatan pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembagian pendapatan, hal ini merupakan bahwa pembangunan sebagai proses untuk mengurangi kemiskinan, menciptakan ketentraman, kenyamanan dan tata susila dalam kehidupan.¹⁰

Pembangunan ekonomi suatu negara meningkat dalam waktu panjang bahwa jumlah penduduk yang hidup dibawah garis kemiskinan absolut tidak meningkat sehingga pembangunan ekonomi tidak hanya sekedar pertumbuhan ekonomi saja tetapi ada perubahan. Adapun perubahannya meliputi perubahan struktural dan perubahan kelembagaan. Perubahan struktural pada umumnya perubahan terjadi di bidang struktur secara ekonomi yaitu dari struktur pertanian ke struktur industri, sedangkan perubahan kelembagaan melalui regulasi maupun reformasi kelembagaan.¹¹

Menurut Rostow proses pertumbuhan ekonomi dibedakan dalam lima tahap yaitu sebagai berikut:¹²

1) Masyarakat tradisional (*the traditional society*)

Dalam suatu masyarakat tradisional tingkat produksi perkapita dan tingkat prduktivitas perkerja masih sangat terbatas, oleh sebab itu sumber daya masyarakat digunakan untuk kegiatan sektor pertanian.

⁹ Muhammad Rawwas Qal'ahji, *Mabahis fil Iqtisad al-Islami (min Usulih al-Fiqhiyah)*, (Beirut: Dar an-Nafais, 1991), h. 157

¹⁰ *Ibid.*, h. 4

¹¹ Muhammad Hasan, *Pembangunan Ekonomi dan Pemberdayaan Masyarakat Strategi Pembangunan Manusia Dalam Perspektif Ekonomi Lokal*, (Jakarta: CV Nur Lina, 2018), h.53.

¹² *Ibid.*, h. 169

2) Prasyarat untuk lepas landas (*the preconditions for take-off*)

Tahap ini pembangunan ekonomi sebagai suatu proses yang menyebabkan perubahan ciri-ciri penting dari suatu masyarakat, yaitu perubahan dalam sistem politik, struktur sosial, nilai-nilai masyarakat dan struktur kegiatan ekonomi. Apabila perubahan seperti ini muncul, maka proses pertumbuhan ekonomi dikatakan sudah mulai berlaku.

3) Tahap lepas landas (*the take-off*)

Dalam tahap lepas landas pertumbuhan merupakan peristiwa yang selalu terjadi. Awal dari masa lepas landas berlangsung dengan perubahan drastis dalam masyarakat, seperti revolusi politik, terciptanya kemajuan yang pesat dalam inovasi. Faktor penyebab dimulainya lepas landas berbeda-beda.

4) Gerakan ke arah kedewasaan (*the drive to maturity*)

Tahap ini diartikan sebagai masa di mana masyarakat sudah secara efektif menggunakan teknologi modern pada hampir semua kegiatan produksi. Tahap ini sektor pemimpin baru muncul menggantikan sektor pemimpin lama yang mengalami kemunduran.

5) Masa konsumsi tinggi (*the age of high massconsumptio*)

Tahap terakhir ini perhatian masyarakat lebih menekankan pada masalah yang berkaitan dengan konsumsi dan kesejahteraan masyarakat bukan lagi kepada masalah produksi.

Dengan adanya pembangunan ekonomi maka output masyarakat akan bertambah. Sebuah negara dikatakan berhasil pembangunannya bila pertumbuhan ekonomi masyarakat tersebut cukup tinggi, ini dapat diukur melalui produktivitas masyarakat setiap tahunnya dengan menggunakan Produk Nasional Bruto (PNB) dan Produk Domestik Bruto (PDB) meliputi nilai produk barang dan jasa dihasilkan oleh penduduk suatu negara. Dengan adanya tolak ukur tersebut, suatu negara dapat membandingkan negara yang satu dengan negara lain.

Menurut Suryana ada empat macam model pembangunan, antara lain:¹³

1) Model pembangunan berorientasi pada pertumbuhan

¹³ *Ibid.*, h. 11

Model ini diartikan sebagai bentuk kenaikan pendapatan nasional dalam jangka waktu per tahun. Tingkat pertumbuhan ekonomi secara langsung mempengaruhi penyerapan tenaga kerja, sehingga proses pembangunan menjadi terpusat pada produksi.

2) Model pembangunan penciptaan lapangan kerja

Tujuan yang ingin dicapai dalam model ini yaitu peningkatan kesempatan kerja produktif dan meningkatkan produksi. Penekanan sektor informal, pembangunan pedesaan serta program padat karya

3) Model pembangunan pemenuhan kebutuhan dasar

Model ini terjadi disebabkan ketidakberhasilan pada model pertumbuhan yang bertujuan pada perbaikan kualitas hidup khususnya pada masyarakat miskin dengan kebutuhan sandang, pangan, dan papan, sehingga tercapai hidup lebih baik.

4) Model pembangunan penghapusan kemiskinan

Tujuan pokok pembangunan yaitu untuk penghapusan kelompok miskin, peningkatan kesempatan kerja dan meningkatkan pendapatan golongan miskin, dengan melakukan redistribusi kekayaan dan realokasi sumber daya produktif yang menguntungkan kelompok miskin.

Dengan diciptakannya pembangunan di suatu wilayah, manfaat yang dapat dirasakan tidak hanya orang atau kelompok tertentu saja, tetapi dapat dinikmati seluruh masyarakat. Adapun manfaat adanya pembangunan antara lain:¹⁴

- 1) Tingkat produksi dan kesejahteraan penduduk meningkat
- 2) Terdapat perubahan pada aspek sosial, ekonomi, dan politik
- 3) Meningkatnya akan nilai-nilai kebersamaan
- 4) Adanya alternatif kemudahan

Adapun kerugian yang ditimbulkan akibat pembangunan ekonomi yaitu:

- 1) Terjadinya pencemaran lingkungan
- 2) Rusaknya tatanan nilai-nilai sosial budaya
- 3) Munculnya ketimpangan diberbagai bidang

¹⁴ *Ibid.*, h.18.

- 4) Terjadinya pergeseran mata pencaharian.

c. Teori Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi merupakan proses kenaikan output perkapita yang terus menerus dalam jangka panjang sebagai indikator untuk melihat kinerja perekonomian, baik wilayah nasional maupun regional (daerah). Pertumbuhan ekonomi didefinisikan sebagai perkembangan kegiatan dalam perekonomian yang menyebabkan barang dan jasa yang diproduksi dalam masyarakat bertambah dan tingkat kesejahteraan semakin meningkat.¹⁵ Suatu perekonomian yang mengalami pertumbuhan ekonomi jika jumlah produksi pada barang dan jasa meningkat.

Kesejahteraan ekonomi sebagai simbol kemakmuran dan kemajuan negara akan dicapai ketika pertumbuhan ekonomi maupun tingkat pendapatan perkapita masyarakat tinggi dan terdistribusi secara merata. Kesejahteraan masyarakat diukur dengan cara melakukan evaluasi menyeluruh dari seluruh aspek yaitu aspek ketenagakerjaan, kemiskinan, dan kualitas hidup.¹⁶

Pertumbuhan ekonomi sebagai hasil output yang dibentuk oleh sektor ekonomi menunjukkan sejauh mana aktivitas perekonomian dalam menghasilkan tambahan pendapatan masyarakat pada suatu periode tertentu, karena pada dasarnya aktivitas perekonomian adalah suatu proses penggunaan faktor-faktor produksi untuk menghasilkan output yang dimiliki masyarakat sebagai pemilik faktor produksi.¹⁷

Pertumbuhan ekonomi menurut Prasetyo dimaknai sebagai pertambahan output atau pendapatan nasional secara keseluruhan dalam waktu tertentu. Menurut Sukirno pertumbuhan ekonomi berarti kegiatan perekonomian yang

¹⁵ *Ibid.*, h.87.

¹⁶ Yani Afdillah, Isnaini Harahap, dan Marliyah, *Analisis Tingkat Kesenjangan Pendapatan Pada Masyarakat Teling Tinggi*, (Medan: Febi UIN-SU Press, 2015), h. 1

¹⁷ Isnaini Harahap, *Analisis Kausalitas Variabel Makro Ekonomi Terhadap Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Indonesia Periode 1990-2015*, (Medan: Febi UIN-SU Press, 2015), h. 7

menyebabkan barang dan jasa yang akan diproduksi masyarakat bertambah.¹⁸ Perekonomian suatu negara dikatakan mengalami pertumbuhan jika jumlah jasa rill terhadap penggunaan faktor-faktor produksi pada tahun tertentu lebih besar dari tahun sebelumnya.¹⁹ Sementara menurut Mankiw, salah satu indikator dalam mengukur pertumbuhan ekonomi yaitu Produk Domestik Bruto (PDB), dengan membandingkan besar PDB dari waktu sekarang dengan waktu yang akan datang.

Jadi pengertian pertumbuhan ekonomi adalah proses perubahan kondisi perekonomian suatu negara secara berkesinambungan menuju keadaan yang lebih baik dari waktu sebelumnya, di mana proses kenaikan kapasitas produksi diwujudkan dalam bentuk kenaikan pendapatan nasional.

Adapun beberapa ahli ekonomi mengemukakan tentang teori pertumbuhan ekonomi yaitu sebagai berikut:²⁰

1) Teori Pertumbuhan Klasik

Teori pertumbuhan klasik dipelopori oleh tokoh ekonomi yaitu Adam Smith, David Ricardo, Robert Malthus, dan John Stuart Mill. Dalam teori pertumbuhan ekonomi tingkat perkembangan masyarakat dipengaruhi oleh empat faktor, yaitu jumlah penduduk, jumlah barang modal, luas tanah dan kekayaan alam serta teknologi yang digunakan.

Dalam teori ini, perekonomian akan tumbuh dan berkembang jika ada penambahan penduduk yang akan mendorong pembangunan ekonomi. Penduduk yang bertambah akan memperluas pasar serta meningkatkan spesialisasi dalam perekonomian. Sebagai akibat munculnya spesialisasi maka akan meningkatkan produktivitas pekerja dan mendorong kemajuan teknologi hingga pertumbuhan ekonomi.

Teori ini menjelaskan bahwa penambahan pertumbuhan penduduk mengalami perkembangan pesat dalam satu waktu sehingga menurunkan

¹⁸ *Ibid.*, h. 39

¹⁹ *Ibid.*, h. 15.

²⁰ Rahardjo Adisasmita, *Teori-Teori Pembangunan Ekonomi*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2013), h. 58

tingkat pembangunan ke taraf yang rendah, hal ini terjadi bagi para pekerja yang menerima upah untuk mencukupi biaya kebutuhan hidup.

2) Teori Schumpeter

Menurut teori Schumpeter penambahan dalam pendapatan nasional dari masa ke masa perkembangannya tidak stabil dan keadaan ditentukan oleh besarnya peluang pembentukan modal yang menguntungkan yang dilakukan oleh para pengusaha, sehingga proses pembangunan ekonomi akan mengalami kemakmuran.

Teori Schumpeter juga menjelaskan tentang pentingnya peranan para pengusaha dalam mewujudkan pertumbuhan ekonomi. Teori ini ditujukan oleh para pengusaha yang berinisiatif menciptakan suatu yang baru secara terus menerus melakukan inovasi dalam kegiatan ekonomi dan kemajuan teknologi yang ditentukan oleh jiwa seorang pengusaha (*entrepreneur*) yaitu golongan masyarakat yang menggabungkan faktor-faktor produksi untuk menciptakan barang-barang yang diperlukan dan mampu melihat peluang serta berani mengambil resiko membuka usaha baru.

Kemudian schumpeter menyatakan bahwa apabila tingkat kemajuan perekonomian semakin tinggi, maka keinginan untuk melakukan inovasi semakin berkurang, disebabkan karena masyarakat sudah merasa cukup kebutuhannya dan pertumbuhan ekonomi semakin lambat berkembang.

3) Teori Harrod Domar

Teori Harrod Domar dipelopori oleh tokoh pakar ekonomi yaitu Evesy Domar dan Sir Roy F. Harrod. Teori ini menganalisis syarat-syarat yang diperlukan agar perekonomian bisa tumbuh dan berkembang dalam jangka panjang. Teori Harrod-Domar mempunyai beberapa asumsi yaitu:

- a) Perekonomian dalam keadaan pengerjaan penuh.
- b) Perekonomian terdiri dari sektor rumah tangga dan sektor perusahaan.
- c) Besarnya tabungan masyarakat adalah proporsional dengan besarnya pendapatan nasional, berarti fungsi tabungan dimulai dari titik nol.

4) Teori Pertumbuhan Neo-Klaik

Teori pertumbuhan neo klasik dipelopori oleh tokoh ekonomi yaitu Robert Solow dan Trevor Swan. Menurut teori ini, pertumbuhan ekonomi tergantung pada penambahan penawaran faktor-faktor produksi seperti penduduk, tenaga kerja, akumulasi modal, dan tingkat kemajuan teknologi. Teori ini beranggapan bahwa perekonomian tetap mengalami kesempatan kerja penuh dan kapasitas barang-barang modal tetap digunakan dari masa ke masa. Selanjutnya menurut teori ini, rasio modal bisa berubah-ubah dengan tujuan menciptakan sejumlah output tertentu, bisa digunakan jumlah modal yang berbeda-beda dengan bantuan tenaga kerja sesuai dengan yang dibutuhkan.

Faktor produksi merupakan kategori yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi. Berikut faktor-faktor pendorong pertumbuhan ekonomi yaitu:²¹

- 1) Sumber daya alam, sebagian negara berkembang bertumpu pada sumber daya alam dalam melaksanakan proses pembangunannya, dengan demikian sumber daya alam saja tidak menjamin keberhasilan proses pembangunan ekonomi.
- 2) Sumber daya manusia, faktor terpenting dalam proses pembangunan tergantung pada sejauh mana sumber daya manusianya selaku subjek pembangunan memiliki kompetensi yang memadai untuk melaksanakan proses pembangunan.
- 3) Modal, dibutuhkan manusia untuk mengolah SDA dan meningkatkan kualitas IPTEK, Sumber daya modal berupa barang-barang penting bagi perkembangan dan kelancaran pembangunan ekonomi karena barang modal dapat meningkatkan produktivitas.
- 4) Ilmu pengetahuan dan teknologi, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang semakin pesat mendorong adanya percepatan proses pembangunan, pergantian pola kerja yang semula menggunakan tangan

²¹ *Ibid.*, h. 43

digantikan dengan mesin-mesin canggih yang akan berdampak pada pertumbuhan perekonomian.

- 5) Faktor budaya, memberikan dampak terhadap pembangunan ekonomi yang dilakukan, faktor berfungsi sebagai pendorong maupun penghambat proses pembangunan. faktor budaya yang dapat mendorong pembangunan diantaranya kerja keras, kerja cerdas, jujur dan sebagainya.

d. Indikator Keberhasilan Pembangunan

Indikator pembangunan merupakan suatu tolak ukur yang digunakan untuk mengukur pencapaian pembangunan. Indikator dan variabel pembangunan yang digunakan bisa berbeda. Di negara miskin, ukuran kemajuan pembangunan masih berkenaan dengan kebutuhan dasar seperti listrik masuk desa, harga pokok murah, dan pelayanan kesehatan, Sebaliknya di negara maju indikator pembangunan telah bergeser ke faktor sekunder dan tersier.²²

Indikator pembangunan menurut Tikson merupakan suatu penggunaan indikator dan pengukuran keberhasilan (*variable*) yang memiliki nilai tersendiri sesuai dengan keadaan masyarakat dan dapat berbeda-beda di setiap Negara di dunia. Sejumlah indikator ekonomi yang digunakan oleh lembaga-lembaga internasional antara lain pendapatan perkapita struktur perekonomian, urbanisasi dan jumlah tabungan. Disamping itu terdapat dua indikator yang menunjukkan kemajuan pembangunan sosial ekonomi suatu negara yaitu Indeks Kualitas Hidup (IKH) dan Indeks Pembangunan Manusia (*Human Development Indeks*).²³

Terdapat enam indikator menentukan keberhasilan pembangunan, yaitu:²⁴

²² Isnaini Harahap, *Op. Cit.*, h. 13.

²³ T. Deddy Tikson, *Administrasi Pembangunan*, (Makassar: Gemilang Persada, 2005) h.

²⁴ *Ibid.*, h. 25

1) Pendapatan Perkapita

Pendapatan perkapita, baik dalam ukuran GNP maupun PDB merupakan salah satu indikator dalam makroekonomi yang telah lama digunakan untuk mengukur pertumbuhan ekonomi. Dalam perspektif makroekonomi indikator tersebut merupakan bagian kesejahteraan manusia yang dapat diukur sehingga menggambarkan kesejahteraan dan kemakmuran rakyat.. Pendapatan perkapita telah menjadi indikator makroekonomi yang tidak bisa diabaikan, walaupun memiliki kelemahan.

2) Struktur ekonomi

Telah menjadi asumsi bahwa peningkatan pendapatan perkapita akan mencerminkan transformasi struktural dalam bidang ekonomi dan kelas-kelas sosial. Dengan adanya perkembangan ekonomi dan peningkatan perkapita, kontribusi sektor industri dan jasa terhadap pendapatan nasional akan terus meningkat. Perkembangan sektor industri dan perbaikan tingkat upah akan meningkatkan permintaan atas barang-barang industri, dan diikuti oleh perkembangan investasi dan perluasan tenaga kerja.

3) Urbanisasi

Urbanisasi dapat diartikan sebagai meningkatnya proporsi penduduk yang bermukim di wilayah perkotaan dibandingkan dengan pedesaan. Urbanisasi dikatakan tidak terjadi apabila pertumbuhan penduduk di wilayah urban sama dengan nol. Sesuai dengan pengalaman industrialisasi, berarti kecepatan urbanisasi akan semakin tinggi sesuai dengan cepatnya proses industrialisasi. Di negara-negara industri sebagian besar penduduk tinggal di wilayah perkotaan, sedangkan di negara berkembang proporsi terbesar berada di wilayah pedesaan.

4) Angka tabungan

Perkembangan sektor industri selama tahap industrialisasi memerlukan investasi dan modal. Finansial capital merupakan faktor utama dalam proses industrialisasi dalam sebuah masyarakat, sebagaimana terjadi di Inggris, awal pertumbuhan kapitalisme yang disusul oleh revolusi industri.

Dalam masyarakat yang memiliki produktivitas tinggi, modal usaha ini dapat dihimpun melalui tabungan, baik swasta maupun pemerintah.

5) Indeks Kualitas Hidup (IKH)

Indeks dibuat indikator makroekonomi tidak dapat memberikan gambaran tentang kesejahteraan masyarakat dalam mengukur keberhasilan ekonomi. Dalam indeks ini angka rata-rata harapan hidup dan angka kematian bayi akan menggambarkan gizi bayi dan ibu, derajat kesehatan dan lingkungan keluarga yang langsung berasosiasi dengan kesejahteraan keluarga..

6) Indeks Pembangunan Manusia (*Human Development Indeks*)

Pertumbuhan ekonomi dianggap sebagai faktor penting dalam kehidupan manusia, tetapi tidak secara otomatis akan mempengaruhi tingkat martabat dan harkat manusia. Dalam hubungan ini terdapat tiga komponen yang paling menentukan dalam pembangunan, umur panjang, sehat, perolehan dan pengembangan pengetahuan serta peningkatan terhadap akses untuk kehidupan yang lebih baik.

e. Pembangunan Ekonomi dalam Syariat Islam

Islam sebagai agama yang sempurna mengatur segala aspek kehidupan baik urusan ibadah maupun diluar ibadah sebagai aturan namun tetap menempatkannya dalam hal pembangunan. Islam memandang aktivitas ekonomi secara positif, semakin banyak manusia terlibat dalam aktivitas ekonomi maka semakin baik, tujuan dari prosesnya sesuai dengan ajaran islam. Ketakwaan kepada Tuhan tidak berimplikasi pada penurunan produktivitas ekonomi, sebaliknya justru membawa seseorang untuk lebih produktif. Kekayaan dapat mendekatkan kepada Tuhan selama diperoleh dengan cara yang sesuai dengan nilai-nilai islam.²⁵

Ekonomi islam pada dasarnya memandang bahwa pertumbuhan ekonomi adalah bagian dari pembangunan ekonomi. Pertumbuhan yang secara terus-menerus dari faktor-faktor produksi secara benar mampu memberikan kontribusi

²⁵ Muhammad Arif, *Filsafat Ekonomi Islam*, (Medan: FEBI UIN-SU Press, 2018), h. 15.

untuk kesejahteraan. Dalam islam kesejahteraan dapat dimaksimalkan apabila sumberdaya ekonomi dapat dialokasikan dengan baik.²⁶

Pembangunan ekonomi dalam islam berdasarkan pemahaman dari syariah bersumber dari *al-qur'an* dan *al-hadist*, dengan memberikan pemahaman bahwa keberhasilan pembangunan harus disertai pengetahuan tentang konsep-konsep pembangunan klasik dan modern, serta pengalaman negara yang telah berhasil dalam melakukan usaha pembangunan.

Dari kajian yang dilakukan Ahmad, pembangunan ekonomi menurut islam memiliki dasar-dasar filosofis, yaitu:²⁷

- 1) Tauhid rububiyah, yaitu menyatakan dasar-dasar hukum allah untuk selanjutnya mengatur model pembangunan yang berdasarkan islam.
- 2) Keadilan, yaitu pembangunan ekonomi yang merata (*growth with equity*)
- 3) Khilafah, yaitu menyatakan bahwa manusia sebagai wakil allah di muka bumi untuk memakmurkan bumi. Pertanggung jawaban ini menyangkut manusia sebagai muslim maupun umat manusia.
- 4) Tazkiyah, yaitu mensucikan manusia dalam hubungannya dengan allah, sesamanya, alam lingkungan, masyarakat dan negara.

Dalam islam, pembangunan pada dasarnya dimaksudkan untuk meningkatkan kesejahteraan manusia yang terletak pada terpeliharanya agama (*hifz ad-din*), jiwa (*nafs*), akal (*aql*), keturunan (*nasl*) dan harta (*mal*) yang biasa disebut dengan *maqasid syari'ah*. Dengan demikian kesejahteraan dalam ekonomi islam adalah sebuah kondisi dimana *maqasid syari'ah* terjamin keberadaannya dalam kehidupan manusia.²⁸

²⁶ Elis Susanti, " Analisis Pengaruh Produk Domestik Bruto (PDRB) Terhadap Tingkat Kesejahteraan Masyarakat" (Skripsi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung, 2017), h. 18-19 14Rita

²⁷ Khursid Ahmad, *Economic Development in an Islamic Fremwork dalam Studies Economics*, (Jeddah: King Abdul Aziz University, 1976), h. 178

²⁸ Isnaini Harahap, *Op. Cit.*, h. 7

Pembangunan ekonomi dalam islam dihubungkan dengan konsep *'imarah al-ard* (memakmurkan bumi) terdapat dalam firman allah swt surat Hud ayat 61:²⁹

وَالِى تَمُودَ أَخَاهُمْ صَالِحًا قَالَ يَاقَوْمِ اعْبُدُوا اللَّهَ مَا لَكُم مِّنْ إِلَهٍ غَيْرُهُ هُوَ أَنشَأَكُم مِّنَ الْأَرْضِ وَاسْتَعْمَرَكُمْ فِيهَا فَاسْتَغْفِرُوهُ ثُمَّ تَوْبُوا إِلَيْهِ إِنَّ رَبِّي قَرِيبٌ مُّجِيبٌ

Artinya: “Dan kepada Tsamud (Kami utus) saudara mereka, Shaleh. Dia berkata, "Hai kaumku, sembahlah Allah, tidak ada tuhan bagimu selain dia. Dia telah menciptakan kamu dari bumi (tanah) dan menjadikan kamu pemakmurnya, karena itu mohonlah ampunan kepada-Nya, lalu bertobatlah kepada-Nya, Sesungguhnya Tuhanku amat dekat (rahmat-Nya) dan memperkenankan (doa hamba-Nya).”³⁰

Ayat di atas menjelaskan melalui perintah *imarah*, manusia diciptakan sebagai penghuni untuk menguasai dan memakmurkan bumi serta mengolahnya dengan menjaga segala sesuatu yang sudah ada di bumi agar tidak terjadi kerusakan dan menambah keindahannya sehingga menjadi suatu tempat yang dapat diambil manfaatnya, seperti menanam pepohonan, membangun pemukiman untuk dihuni, mesjid untuk tempat ibadah, tanah untuk pertanian, taman untuk dipetik buahnya dan rekreasi, sehingga manusia terlepas dari kebutuhan dan kekurangan. Sesungguhnya dia dekat dengan makhluk-Nya dengan ilmu-Nya.

Selain kata *imarah*, pembangunan ekonomi menurut pakar ekonomi juga terdapat dalam ayat yang menyebutkan bahwa kata-kata *kasb* (berusaha), *al-infaq* (nafkah/biaya) atau *ad-darbu fi lard*, semuanya merujuk pada aktivitas ekonomi. Namun menurut Jaribah bin Ahmad Harisi, kata-kata *ishabul mal* (memperbaiki harta), *kasb* (berusaha), *imarah* (memakmurkan) dan *ikhtiraf* (bekerja) merupakan terminologi produksi yaitu aktivitas mengelola dan mengkombinasikan input menjadi output.³¹

²⁹ *Ibid.*, h. 1

³⁰ Departemen Agama RI, *Al-Quran dan Terjemahan*, (Bandung: Alma'arif, 1990), h. 206

³¹ Jaribah bin Ahmad al-Harisi, *Fikih Ekonomi Umar bin Khattab terjemahan Asumsi Solihan Zamaksyari*, (Jakarta: Khalifa, 2006), h. 40

Dengan diciptakannya manusia sebagai khalifah, perintah Allah SWT selain menjaga dan memakmurkan bumi, Allah memerintahkan hambanya untuk bekerja (*Ikhtiraf*). Bekerja dengan potensi yang dimiliki diharapkan dapat menjalankan tugas sebagai hamba Allah SWT. Sebagaimana dalam hadits Rasulullah, Beliau bersabda: sesungguhnya bekerja mencari rezeki yang halal itu merupakan kewajiban setelah ibadah fardhu (HR. Tabrani dan Baihaqi). Bentuk kerja keras dan kemandirian seperti dalam hadits amal yang paling baik adalah pekerjaan yang dilakukan dengan cucuran keringatnya sendiri (HR. Abu Daud). Islam memandang bahwa bekerja merupakan suatu kewajiban bagi setiap insan, karena dengan bekerja seseorang akan memperoleh penghasilan yang dapat memenuhi kebutuhan hidup dirinya dan keluarganya serta memberikan maslahat bagi masyarakat disekitarnya. Islam mengajarkan bahwa pekerjaan harus dilakukan oleh orang yang mengetahui ilmu dan dikerjakan oleh yang ahli dibidangnya.

Dalam berbagai literatur tentang ekonomi Islam, pada dasarnya ekonomi Islam memandang bahwa pertumbuhan ekonomi adalah bagian dari pembangunan ekonomi. Pembangunan ekonomi diartikan sebagai *a sustainable growth of a right kind of output which can contribute to human welfare* (pertumbuhan terus-menerus dari faktor produksi secara benar mampu memberikan kontribusi bagi kesejahteraan manusia). Sedangkan makna dari pembangunan ekonomi dalam Islam adalah *the process of alleviating poverty and provision of ease, comfort and decency in life* dengan maksud sebagai proses mengurangi kemiskinan serta menciptakan ketentraman, kenyamanan dan tata susila dalam kehidupan.³² Maka dapat disimpulkan pembangunan ekonomi menurut Islam bersifat multidimensi yang mencakup aspek kuantitatif dan kualitatif. Hal ini berarti bukan semata-mata kesejahteraan materi terjadi di dunia, tetapi kesejahteraan dapat dialami di akhirat. Keduanya menurut Islam menyatu secara integral dan saling mempengaruhi.

Konsep Islam tentang pembangunan ekonomi lebih luas dari pada konsep pembangunan ekonomi konvensional, walaupun dasar pembangunan ekonomi

³² Tria Nur Fitria, "Kontribusi Ekonomi Islam Dalam Pembangunan Ekonomi Nasional" dalam *Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam*, Vol.02. 03, November 2016, h. 31.

islam adalah multidimensional. Pembangunan ekonomi islam bukan hanya pembangunan material, tetapi dari segi spiritual dan moral sangat berperan, pembangunan moral dan spiritual harus terintegrasi dengan pembangunan ekonomi inilah yang kemudian di dalam Al-Qur'an dinamakan dengan *tazkiyah an-nafs* sebagaimana firman allah dalam surat Al-Syams ayat 7-10.³³

وَنَفْسٍ وَمَا سَوَّاهَا (٧) فَأَلْهَمَهَا فُجُورَهَا وَتَقْوَاهَا (٨) قَدْ أَفْلَحَ مَنْ زَكَّاهَا (٩) وَقَدْ
خَابَ مَنْ دَسَّاهَا (١٠)

Artinya: “Dan jiwa serta penyempurnaannya (ciptaan-Nya), maka allah mengilhamkan kepada jiwa itu (jalan) kefasikan dan ketakwaannya, sesungguhnya beruntunglah orang yang menyucikan jiwa itu, dan sesungguhnya merugilah orang yang mengotorinya”³⁴

Dari ayat diatas menjelaskan bahwa allah bersumpah atas nama jiwa manusia yang ia ciptakan dengan fisik yang sempurna, lalu allah mengilhamkan kepadanya kejahatan dan ketakwaan ke dalam jiwa manusia. Jiwa bisa menjadi baik atau buruk tergantung nilai mana yang manusia pilih. Sungguh beruntunglah orang yang membersihkan dirinya yaitu mengendalikan diri hanya mengerjakan perbuatan-perbuatan baik akan bahagia di dunia dan akhirat, sedangkan orang yang mengotori dirinya untuk mengikuti hawa nafsu dengan melakukan perbuatan dosa akan celaka yaitu tidak bahagia di dunia dan akhirat.

Tujuan utama dari pembangunan ekonomi dalam islam adalah terpenuhi dan terpeliharanya *maqasid syari'ah* (agama, jiwa, akal, keturunan dan harta) sehingga mencapai falah atau kesejahteraan manusia. Manusia telah ditempatkan di bumi sebagai khalifah untuk menjalankan proses pembangunan. Manusia selain sebagai khalifah pembangunan juga sebagai penikmat utama karena melalui pembangunan, manusia diciptakan untuk menjalankan ibadah. Muhammad Akram

³³ Nurul Huda, *Ekonomi Pembangunan Islam*, (Jakarta: Prenadamedia Group, 2015), h.20-21.

³⁴ Departemen Agama RI, *Al-Quran dan Terjemahan*, (Bandung: Alma'arif, 1990), h. 535

menjelaskan bahwa falah meliputi kelangsungan hidup, kebebasan berkeinginan serta kekuatan dan harga diri dengan beberapa aspek yang harus dipenuhi baik secara mikro maupun makro dengan berbagai sudut pandang. Falah adalah sebuah konsep yang meliputi aspek spiritual, ekonomi, sosial, budaya maupun politik. Untuk mencapai falah maka pola-pola pembangunan mengagungkan kebebasan tidak terbatas pada individu dalam kepentingan pribadi.³⁵

2. Bandara

a. Pengertian Bandara

Menurut Kusuma bahwa adanya suatu bandara memiliki pengaruh besar terhadap pertumbuhan sosial ekonomi sehingga perkembangan suatu wilayah terutama kawasan sekitar bandara memiliki pertumbuhan yang relatif berkembang lebih cepat dibandingkan dengan wilayah lainnya.³⁶ Menurut Marlok dan Hainim bandar udara adalah sarana pelayanan terhadap pergerakan manusia (penumpang) dan barang dalam lingkup transportasi udara yang membawa penumpang dan mengakhirinya dalam sebuah perjalanan menggunakan pesawat.³⁷ Menurut Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*) bandara adalah area tertentu di daratan atau perairan yang diperuntukan baik secara keseluruhan atau sebagian kawasan untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Sedangkan bandar udara menurut PT (Persero) Angkasa Pura I adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat.³⁸

³⁵ Isnaini Harahap, dkk, *Hadis-Hadis Ekonomi*, (Jakarta: Prenadamedia Group, 2015), h. 239

³⁶ Salindri Kusumawati, "Pengaruh Perkembangan Bandara Internasional Adi Soemarno Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan di Sekitarnya" dalam *Jurnal Teknik*, Vol.7, No2, Juli 2016, h. 83.

³⁷ *Ibid.*, h.15.

³⁸ <http://bandara.id/bandara-udara/pengertian-bandarudara-airport1> diakses tanggal 18 Maret 2020

Jadi bandar udara adalah suatu kawasan daerah tertentu yang berada di daratan dengan bentuk lapangan terbang, memiliki batasan wilayah yang digunakan sebagai tempat untuk mendarat dan lepas landas pesawat dengan sistem yang saling berhubungan satu sama lain yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan serta fasilitas dalam mendukung kegiatan bandara.

Adanya kegiatan bandar udara sebagai bentuk pergerakan perputaran ekonomi bisnis pemerintah dalam meningkatkan perekonomian suatu negara, hal ini berpengaruh terhadap tingkat pertumbuhan masyarakat. Di Indonesia sendiri bandar udara dengan status bandar udara Internasional terlihat cukup banyak diantaranya yaitu Kualanamu wilayah Medan, Achmad Yani wilayah Semarang, Adi Sucipto wilayah Yogyakarta, Soekarno-Hatta wilayah Tangerang.

Kebandaraudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi bandara untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban lalu lintas pesawat, penumpang, kargo atau barang, keselamatan penerbangan, tempat perpindahan antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah.³⁹

Tatanan kebandarudaraan nasional adalah suatu sistem kebandarudaraan nasional yang dapat menjelaskan tentang peranan, fungsi, klasifikasi, jenis-jenis penyelenggaraan dan kegiatan antar moda transportasi serta keterpaduan dengan sektor lainnya. Tatanan merupakan salah satu bentuk dasar dalam perencanaan pembangunan, pendayagunaan, pengembangan dan pengoperasian bandar udara.

Bandara menurut penggunaannya terbagi atas dua antara lain:⁴⁰

- 1) Bandar udara Internasional yaitu bandar udara dengan melayani penumpang rute penerbangan dalam negeri dan ke luar negeri.
- 2) Bandar udara domestik yaitu bandar udara dengan tidak melayani penumpang baik dalam maupun luar negeri.

³⁹ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 44 Tahun 2002, h. 34.

⁴⁰ *Ibid.*, h. 30

Bandar udara menurut statusnya antara lain:

- 1) Bandar udara umum digunakan untuk melayani kepentingan umum
- 2) Bandar udara khusus digunakan untuk melayani kepentingan pribadi guna mendukung kegiatan tertentu sebagai bentuk kontribusi terhadap pembangunan. Bandara ini diselenggarakan oleh pemerintah.

b. Fungsi dan Fasilitas Bandara

Menurut Undang-undang No.1 tahun 2009 fungsi bandar udara sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan pemerintahan yang merupakan bagian unit kerja instansi pemerintah dalam menjalankan tugas dan fungsinya terhadap masyarakat sesuai peraturan perundang-undangan dalam urusan antara lain:⁴¹

- 1) Pembinaan kegiatan penerbangan
- 2) Kepabeanaan
- 3) Keimigrasian
- 4) Kekrantinaan

Fungsi bandara adalah melayani keberangkatan dan kedatangan pesawat dan penumpang yang menggunakan transportasi udara. Untuk melayani kegiatan transportasi udara, bandara yang berkapasitas tinggi dibangun di atas lahan yang luas dan dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan pendukung lainnya yang dapat dibedakan dalam dua bagian yaitu sisi udara dan sisi darat. Sisi darat meliputi gedung terminal penumpang, kargo, kantor administrator, area parkir sedangkan sisi udara meliputi landasan pacu, taxiway, dan apron.

c. Peran Bandara

Secara umum bandar udara berperan sebagai upaya dalam memperkokoh kehidupan politik, sebagai pengembangan ekonomi, sosial, dan budaya. Dalam pengembangan ekonomi, angkutan udara memberikan kontribusi yang cukup besar antara lain di bidang transportasi, pertumbuhan pariwisata, pengembangan ekoomi daerah dan ketenagakerjaan.

Adapun peranan bandara dalam kegiatan penerbangan sebagai berikut:

⁴¹ Undang-undang No 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan.

- 1) Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hirarkinya
- 2) Pintu gerbang kegiatan perekonomian daerah, nasional dan internasional
- 3) Tempat kegiatan alih moda transportasi
- 4) Penunjang kegiatan perdagangan industri
- 5) Tempat distribusi konsolidasi dan produksi

Adapun Peranan bandara dapat ditinjau dari berbagai aspek, antara lain:

- 1) Ditinjau dari aspek ekonomi, berperan memperlancar distribusi barang dan jasa, serta menunjang pertumbuhan daerah
- 2) Ditinjau dari aspek sosial, berperan sebagai membuka isolasi daerah, menghubungkan suatu daerah dengan daerah lainnya, meningkatkan interaksi sosial dan mobilitas penduduk antar daerah
- 3) Ditinjau dari aspek operasional, berperan dalam meningkatkan kelancaran lalu lintas pesawat, penumpang dan kargo udara
- 4) Ditinjau dari aspek fisik, berperan menunjang pengembangan daerah
- 5) Ditinjau dari aspek ketenagakerjaan, berperan menciptakan lapangan kerja dalam membantu pemerintah mengurangi permasalahan pengangguran khususnya dibidang industri angkutan udara
- 6) Ditinjau aspek politik, berperan dalam menunjang perwujudan wawasan nusantara dan meningkatkan ketahanan nasional.⁴²

d. Dampak Bandara Terhadap Lingkungan

Keberadaan bandar udara sebagai pusat pengembangan ekonomi maupun teknologi yang semakin berkembang membawa pengaruh terhadap lingkungan sekitar kawasan, namun juga memiliki dampak negatif. Dampak ini merugikan masyarakat dilihat dari kondisi kesehatan menurun, produktivitas kerja menurun, dan suasana yang tidak nyaman sudah dirasakan warga.

Sumber-sumber gangguan terhadap kondisi lingkungan yang terjadi dalam lingkup bandara terbagi atas dua lingkup yaitu:

⁴² *Ibid.*, h. 61.

- 1) Sumber dari internal, yaitu sumber ini dirasakan dari pesawat yang menimbulkan suara keras tinggi yang dapat mengganggu pendengaran manusia (penumpang), selain itu pesawat menimbulkan gas buangan yang cukup besar yang menimbulkan asap kotor yang berakibat buruk terhadap kesehatan masyarakat.
- 2) Sumber dari eksternal, yaitu sumber keadaan yang terjadi di luar daerah lingkungan kerja bandar udara seperti, jika terjadi hujan deras dan berlangsung lama mengakibatkan gangguan air yang cukup tinggi pada landasan pacu sehingga penerbangan dibatalkan.⁴³

3. Sosial Ekonomi

a. Pengertian Sosial Ekonomi

Sosial diartikan segala sesuatu yang berhubungan dengan masyarakat, sedangkan ekonomi adalah ilmu yang mempelajari tentang perilaku manusia dan segala yang berhubungan dengan kegiatan produksi, distribusi, dan konsumsi. Sosial ekonomi diartikan sebagai segala sesuatu hal yang berhubungan dengan tindakan pemenuhan kebutuhan masyarakat. Keadaan dan kondisi sosial ekonomi setiap orang memiliki tingkatan yang berbeda-beda. Ada yang memiliki kondisi sosial ekonomi rendah, sedang, dan tinggi.

Sosial ekonomi adalah kedudukan atau posisi seseorang dalam kelompok masyarakat yang ditentukan oleh jenis aktivitas ekonomi, tingkat pendidikan, pendapatan, rumah tinggal dan jabatan dalam organisasi. Karakteristik sosial dapat mencakup status keluarga, tempat lahir, tingkat pendidikan dan sebagainya. Sedangkan karakteristik ekonomi meliputi antara lain aktivitas ekonomi, jenis pekerjaan, status pekerjaan, lapangan pekerjaan, dan pendapatan.⁴⁴

Kondisi sosial ekonomi menurut M.Sastropradja adalah keadaan atau kedudukan seseorang dalam masyarakat sekelilingnya. Sedangkan Manaso Malo

⁴³ *Ibid.*, h.98.

⁴⁴ Abdulsyani, *Sosiologi dan Perubahan Masyarakat*, (Jakarta: Pustaka Jaya, 1994), h. 65

beranggapan memberikan batasan tentang kondisi sosial ekonomi yang diatur secara sosial dan menempatkan seseorang pada posisi atau lingkungan tertentu dalam sosial masyarakat.⁴⁵ Adapun ciri-ciri sosial ekonomi yaitu sebagai berikut:

- a. Lebih berpendidikan.
- b. Mempunyai status sosial yang ditandai dengan tingkat kehidupan, kesehatan, pekerjaan, dan pengenalan diri terhadap lingkungan.
- c. Mempunyai tingkat mobilitas ke atas lebih besar.
- d. Mempunyai ladang luas.
- e. Lebih berorientasi pada ekonomi komersial produk.
- f. Mempunyai sikap yang lebih berkenaan dengan kredit.
- g. Pekerjaan lebih spesifik.

Menurut Davis perubahan sosial adalah perubahan yang terjadi di dalam struktur dan fungsi masyarakat. Sebagaimana dikatakan oleh Selo Soemartjan bahwa perubahan sosial adalah segala perubahan yang terjadi pada suatu lembaga masyarakat yang mempengaruhi sistem sosialnya, termasuk nilai-nilai sikap dan pola perilaku antar kelompok-kelompok masyarakat. Perubahan sosial terjadi karena anggota masyarakat pada waktu tertentu belum merasa puas terhadap kehidupannya yang lama sebab norma-norma dan lembaga sosial yang lama dianggap tidak memadai lagi untuk memenuhi kebutuhan hidup yang baru.⁴⁶

Menurut Paul B. Horton & C. Hunt, masyarakat merupakan sekumpulan manusia yang secara relatif mandiri, hidup bersama-sama dalam waktu yang cukup lama, dengan mendiami suatu wilayah tertentu atau lingkungan tertentu, memiliki kebudayaan yang sama serta melakukan kegiatan di dalam kelompok.⁴⁷

Sosiologi ekonomi adalah studi tentang bagaimana cara seseorang atau kelompok masyarakat memenuhi kebutuhan hidup terhadap barang dan jasa.

⁴⁵ *Ibid.*, h.116

⁴⁶ *Ibid.*, h. 85.

⁴⁷ Damsar, *Pengantar Sosiologi Ekonomi*, (Jakarta: Kencana, 2009), h. 5.

Sosiologi ekonomi juga didefinisikan sebagai sebuah kajian yang mempelajari hubungan antara masyarakat, yang di dalamnya terjadi interaksi sosial dengan ekonomi. Dalam hubungan tersebut dapat dilihat bagaimana hubungan kelompok masyarakat mempengaruhi ekonomi.⁴⁸

Kondisi sosial ekonomi masyarakat ditandai adanya saling kenal mengenal antar satu dengan yang lain, sifat saling membantu, toleransi yang tinggi dan kekeluargaan. Kehidupan sosial ekonomi masyarakat umumnya dipengaruhi oleh kondisi lingkungan alam dimana masyarakat berdomisli dengan memberikan gambaran terhadap pendapatan masyarakat dan jenis mata pencaharian, yang didukung oleh Roucek dan Warren menyatakan bahwa kondisi sosial ekonomi seseorang dapat ditentukan lewat kegiatan ekonomi, jumlah pendapatan, jenis pekerjaan, pendidikan dan kepemilikan rumah.⁴⁹

Berdasarkan pendapat para ahli tersebut dapat disimpulkan bahwa kondisi sosial ekonomi masyarakat adalah posisi individu atau kelompok dipengaruhi oleh lingkungan di mana sebagian masyarakat berdomisli di wilayah tertentu dengan memberikan gambaran terhadap tingkat pendapatan, mata pencaharian, pemilikan barang serta upaya dalam melakukan aktivitas untuk meningkatkan kesejahteraan.

b. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kondisi Sosial Ekonomi

Berdasarkan penjelasan di atas, maka dalam penelitian ini ada beberapa indikator yang akan diuraikan dalam sosial ekonomi, antara lain:

1) Mata Pencaharian

Mata pencaharian adalah suatu kegiatan atau usaha dilakukan seseorang yang bertujuan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari dalam jangka waktu tertentu. Setiap daerah dari masing-masing wilayah memiliki mata pencaharian berbeda-beda, seperti mata pencaharian di daerah pedesaan

⁴⁸ *Ibid.*, h.11

⁴⁹ *Ibid.*, h. 30

tergolong masih tradisional, berbeda dengan mata pencaharian di kota-kota besar yang cukup lengkap di segala bidangnya.

Beralihnya mata pencaharian masyarakat memberikan pengaruh besar terhadap sosial ekonomi. Sebagaimana mata pencaharian penduduk beralih profesi dari sektor satu ke sektor lainnya. Berubahnya mata pencaharian penduduk mengakibatkan terjadinya pergeseran jenis pekerjaan dengan ditandai kualitas hidup yang semakin membaik, hal ini dilihat dari tingkat pendapatan yang juga meningkat.

2) Pendapatan

Menurut kamus besar bahasa Indonesia, pendapatan didefinisikan sebagai sejumlah uang yang diterima oleh perorangan, perusahaan dan organisasi dalam bentuk upah, gaji, sewa, bunga, komisi, ongkos, dan laba, bersama dengan bantuan, tunjangan pensiun, lanjut usia dan lain-lain.⁵⁰ Sedangkan pendapatan menurut ilmu ekonomi diartikan sebagai perubahan nilai dari perubahan harta kekayaan suatu badan usaha perubahan nilai berdasarkan total awal pendirian usaha yang ditambah dengan hasil keseluruhan yang diperoleh seorang pemilik usaha dalam bentuk periode.⁵¹

Tingkat pendapatan merupakan salah satu kriteria maju atau tidaknya suatu daerah. Bila pendapatan relatif rendah, dapat dikatakan kemajuan dan kesejahteraan suatu daerah akan rendah pula. Demikian pula bila pendapatan masyarakat relatif tinggi, maka tingkat kesejahteraan daerah juga tinggi.⁵² Sementara menurut Sumardi pendapatan yang diterima masyarakat mempengaruhi pendidikan, dengan pendidikan yang tinggi memperoleh kesempatan untuk mendapatkan pekerjaan yang baik disertai penghasilan yang lebih baik. Adanya pembangunan di suatu wilayah akan

⁵⁰ Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Gramedia, 2008), h. 265

⁵¹ Sadono Sukirno, *Pengantar Teori Mikro Ekonomi*, (Jakarta: Plaza Grapindo.2003), h. 6.

⁵² Imsar, *Analisis Produksi Dan Pendapatan Usahatani Kopi Gayo (Arabika) Kabupaten Bener Meriah*, (Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, UIN Sumatera Utara, 2018), h. 20

berpengaruh pada ekonomi rumah tangga khususnya pada pendapatan, sebagaimana dilihat pendapatan masyarakat secara umum meningkat.

3) Pendidikan

Menurut UU No. 20 tahun 2003, tentang pendidikan diartikan sebagai usaha sadar dan terencana untuk mewujudkan suasana belajar dan proses pembelajaran agar peserta didik secara efektif mengembangkan potensi dirinya untuk memiliki kekuatan spiritual keagamaan, pengendalian diri, kepribadian, kecerdasan, akhlak mulia, serta keterampilan yang diperlukan dirinya, masyarakat, bangsa dan negara.⁵³

Pendidikan merupakan salah satu institusi penting dalam sebuah proses pembelajaran perubahan sosial. Kelompok masyarakat yang memiliki sistem pendidikan yang maju akan mempercepat perubahan pola pikir dalam masyarakat. Dalam kamus besar bahasa Indonesia dikatakan bahwa pendidikan adalah proses perubahan tingkah laku seseorang melalui upaya pengajaran dan latihan proses perbuatan cara mendidik.

Melalui pendidikan seseorang akan memiliki pengetahuan dan wawasan luas dalam mengembangkan pola pikir menjadi lebih kritis sehingga pendidikan dapat diperoleh dari lingkungan mana saja baik dari keluarga, masyarakat, ataupun lingkungan sekolah. Adanya pendidikan anak lebih memahami dan memiliki mobilisasi terhadap perkembangan masa depan dalam kesejahteraan hidup yang lebih baik.

4) Perumahan

Perumahan adalah kumpulan beberapa rumah yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal atau persinggahan yang dilengkapi prasarana yaitu kelengkapan dasar fisik seperti tersedianya listrik, jaringan telepon, pembuangan aliran air dan sampah, serta adanya sarana jalan disekitar permukiman. Rumah adalah struktur fisik terdiri dari ruangan, halaman

⁵³ Undang-Undang No 20 Tahun 2003 Tentang Sistem Pendidikan Nasional.

dan area sekitarnya yang dipakai sebagai tempat tinggal dan saran dalam pembinaan keluarga.⁵⁴

5) Kesehatan

Kesehatan setiap anggota keluarga merupakan syarat penting untuk dapat bekerja secara produktif sehingga dapat menghasilkan pendapatan yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan hidup. Kesehatan keluarga tidak dapat dipisahkan dari ketahanan pangan keluarga. Keduanya saling berhubungan dan saling mempengaruhi satu sama lain. Kesehatan keluarga juga dipengaruhi faktor lain yaitu, pelayanan kesehatan dan perubahan lingkungan.

B. Penelitian Terdahulu

Adapun karya ilmiah dalam penelitian terdahulu dimaksud untuk melihat sejauh mana masalah yang diteliti dengan tema Keberadaan Bandara dan Sosial Ekonomi Masyarakat terdapat beberapa penelitian terdahulu sebagai pendukung dalam penelitian ini, diantaranya:

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan dan Perbedaan Penelitian
1.	Reno Pumadiansya ⁵⁵	Pengaruh kehadiran bandara kualanamu terhadap sosial ekonomi masyarakat Desa Aras	Hasil penelitian menunjukkan kehadiran bandara memberikan pengaruh terhadap sosial ekonomi dengan variabel terdapat hubungan positif, sehingga nilai koefisien	Persamaan: Sama-sama meneliti variabel y tentang sosial ekonomi. Perbedaan: Pada penelitian terdahulu menggunakan metode kuantitatif dengan

⁵⁴<http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/23722/Chapter%20IIpdf> diakses tanggal 10 September 2020.

⁵⁵ Reno Pumadiansyah, *Op. Cit.*

		Kabu Kec. Beringin Kab. Deli Serdang	lebih besar dari harga tabel.	korelasi product moment
2.	Zulkifli ⁵⁶	Pengaruh pelabuhan bira terhadap sosial ekonomi masyarakat desa Bira Kec.Bonto bahari Kab. Bulukumba	Hasil penelitian menunjukkan pendapatan, pendidikan,dan mata pencahariaan sangat berpengaruh terhadap sosial ekonomi	Persamaan: Sama- sama membahas sosial ekonomi masyarakat. Perbedaan: Pada penelitian terdahulu meneliti Pelabuhan Bira, sedangkan penelitian ini tentang Bandar udara.
3.	Sarayati Sharfina ⁵⁷	Dampak pembangunan bandar kualanamu terhadap nilai tanah	Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan bandara kualanamu memberikan efek yang signifikan terhadap peningkatan nilai tanah di wilayah sekitar bandara.	Persamaan: Sama- sama membahas tentang bandara kualanamu Perbedaan: Pada penelitian terdahulu menggunakan metode kualitatif
4.	Salindri Kusumawati ⁵⁸	Pengaruh perkembangan bandara internasional adi soemarno terhadap	Hasil menunjukkan bandara memberikan pengaruh tinggi terhadap jenis lahan dan memberikan pengaruh sedang pada luas lahan	Persamaan: Sama- sama membahas bandara, metode kuantitatif Perbedaan: Pada penelitian terdahulu

⁵⁶ Zulkifli, "Pengaruh Pelabuhan Bira Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Desa Bira Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba" (Skripsi Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri Alaudin Makasar, 2017)

⁵⁷ Sarayati Shafrina, *Op. Cit.*

⁵⁸ Salindri Kusumawati, *Op. Cit.*

		perubahan penggunaan lahan di sekitar		meneliti variabel y tentang penggunaan lahan.
5.	Nia Fitria Indah ⁵⁹	Pengaruh keberadaan bandara kualanamu terhadap perubahan sosial ekonomi dan fisik kawasan sekitar	Berdasarkan hasil analisis, bandara sangat mempengaruhi terhadap sosial ekonomi dan fisik dengan meliputi aspek lahan dan sosial ekonomi	Persamaan: Sama-sama membahas sosial ekonomi dan menggunakan metode kuantitatif Perbedaan: Pada penelitian terdahulu menggunakan metode kuantitatif, sedangkan peneliti menambahkan analisis uji beda

C. Kerangka Pemikiran

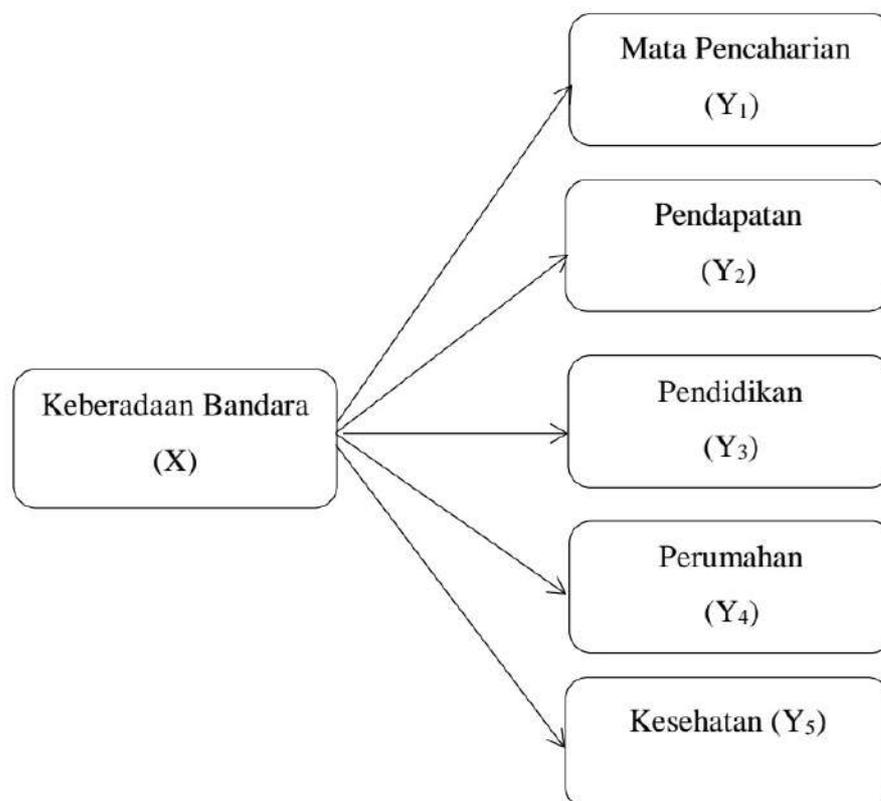
Kerangka pemikiran adalah kerangka berisikan penalaran yang terdiri dari konsep yang menjadi acuan penelitian dengan menguraikan pengaruh antara variabel bebas dengan variabel terikat yaitu pengaruh bandara sebagai variabel bebas terhadap sosial ekonomi sebagai variabel terikat.

Bandara kualanamu merupakan salah satu bandara terbesar di Indonesia sebagai penerbangan domestik yang menjadi penghubung antar wilayah dalam melayani penumpang. Bandara terletak di Kecamatan Beringin, Kabupaten Deli Serdang. Kehadiran bandara memberikan pengaruh terhadap sosial ekonomi. Perubahan yang dirasakan masyarakat berupa beralihnya mata pencaharian dari bidang pertanian ke bidang yang lain, diikuti dengan banyaknya bangunan-bangunan baru seperti perumahan, restoran, toko-toko. Dengan mata pencaharian yang berubah maka tingkat pendapatan juga akan berubah, hal ini yang menjadi

⁵⁹ Nia Fitria Indah, "Pengaruh Keberadaan Bandara Internasional Kualanamu Terhadap Perubahan Sosial Ekonomi dan Perubahan Fisik Kawasan Sekitarnya" dalam *Jurnal Teknik PWK*, Vol.3, No.1 2014.

dampak adanya keberadaan bandara dikawasan tersebut. Dengan adanya bandara akan memberikan peluang kerja kepada masyarakat dan peluang bisnis untuk membuka usaha baru disekitar bandara yang dapat memberikan nilai ekonomi bagi masyarakat.

Berikut bagan kerangka pemikiran dari penelitian sebagai berikut:



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

D. Hipotesis

Hipotesis adalah jawaban sementara melalui teori atas masalah penelitian yang hasilnya kemungkinan diduga benar atau salah yang kebenarannya masih perlu dibuktikan lebih lanjut.

Hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. H_0 : tidak terdapat pengaruh signifikan bandara terhadap perubahan mata pencaharian
- H_1 : terdapat pengaruh signifikan bandara terhadap perubahan mata pencaharian

2. H_0 : tidak terdapat pengaruh signifikan bandara terhadap perubahan pendapatan dan kesejahteraan
 H_2 : terdapat pengaruh signifikan bandara terhadap perubahan pendapatan dan kesejahteraan
3. H_0 : tidak terdapat pengaruh signifikan bandara terhadap perubahan pendidikan
 H_3 : terdapat pengaruh signifikan bandara terhadap perubahan pendidikan
4. H_0 : tidak terdapat pengaruh signifikan bandara terhadap perubahan perumahan
 H_4 : terdapat pengaruh signifikan bandara terhadap perubahan perumahan
5. H_0 : tidak terdapat pengaruh signifikan bandara terhadap perubahan kesehatan
 H_5 : terdapat pengaruh signifikan bandara terhadap perubahan kesehatan

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif dengan pendekatan deskriptif. Penelitian kuantitatif adalah penelitian berupa angka-angka dan analisis data menggunakan statistik.¹ Metode penelitian kuantitatif adalah metode yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu dan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Penelitian deskriptif adalah salah satu jenis penelitian yang bertujuan mendeskriptifkan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta dan sifat populasi tertentu atau mencoba menggambarkan fenomena secara detail.²

Metode penelitian ini digunakan untuk mengetahui dan mendapatkan data akurat secara alamiah dimana peneliti harus melakukan penyebaran berupa angket atau kuisisioner untuk mengumpulkan data. Peneliti berusaha untuk mengetahui adanya pengaruh keberadaan bandara (variabel bebas) sebagai simbol X dengan kondisi sosial ekonomi (variabel terikat) sebagai simbol Y.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan sekitar Bandara Kualanamu, Desa Beringin di Jalan Bandara Internasional Kualanamu, Kecamatan Beringin, Kabupaten Deli Serdang. Lokasi penelitian sebagai tempat peneliti melakukan penelitian untuk melihat fenomena atau peristiwa yang terjadi dari objek yang diteliti dalam rangka mendapatkan data-data penelitian yang akurat. Penelitian ini dimulai pada bulan Januari 2021 sampai dengan selesai.

¹ Sugiyono, *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, (Bandung: Alfabeta, 2015), h. 12

² Ismail Nurdin dan Sri Hartati, *Metodologi Penelitian Sosial*, (Surabaya: Penerbit Media Sahabat Cendekia, 2019), h. 61.

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari obyek atau subyek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.³ Populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat yang berada disekitar pembangunan bandara kualanamu, namun karena populasi yang belum diketahui secara pasti maka perlu dibuat target yang dipakai sebagai sampel dan peneliti akan mengambil populasi berdasarkan jumlah KK berkisar 2.026 KK.

2. Sampel

Sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi atau bagian kecil dari anggota populasi yang diambil menurut prosedur tertentu sehingga dapat mewakili populasinya. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah *simple random sampling* yaitu teknik pengambilan sampel dilakukan secara acak bertujuan untuk mengetahui bahwa objek yang diteliti dalam populasi bersifat heterogen dengan maksud memperoleh peluang yang sama sehingga setiap orang berkesempatan dapat dijadikan sebagai uji sampel.

Menentukan jumlah sampel dari populasi ditentukan dengan menggunakan rumus *Slovin* dengan persamaan sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

Dimana:

n : Jumlah Sampel

N : Jumlah Populasi

e : Batas toleransi kesalahan (*error tolerance*)

Berdasarkan rumus di atas diperoleh jumlah sampel sebagai berikut:

³ Nur Ahmdi Bi Rahmani, *Metodologi Penelitian Ekonomi*, (Medan: FEBI UIN-SU, 2016), h. 31.

$$n = \frac{N}{1 + N (e)^2}$$

$$n = \frac{2026}{1 + 2026 (10\%)^2}$$

$$n = \frac{2026}{1 + 2026 (0,01)}$$

$$n = \frac{2026}{21,26}$$

$$n = 95,29$$

Jadi jumlah sampel yang akan diteliti sebanyak 95 responden.

D. Data Penelitian

Sumber data dalam penelitian adalah subjek dari mana data diperoleh. Sumber data penelitian diperoleh dari responden dengan menjawab pertanyaan atau pernyataan baik secara tertulis maupun lisan. Dalam penelitian ini sumber data yang digunakan antara lain:

1. Data Primer

Data primer adalah data yang didapat dari sumber pertama baik dari individu atau perseorangan dan diolah peneliti dari hasil wawancara atau pengisian kuisioner yang biasa dilakukan oleh peneliti guna kepentingan penelitiannya. Data primer biasanya diperoleh dengan melakukan survey lapangan menggunakan semua metode pengumpulan data orisinal.⁴ Data primer dalam penelitian ini diperoleh langsung dari hasil kuisioner yang diberikan kepada masyarakat di sekitar bandara kualanamu.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang didapat secara tidak langsung dan data sudah tersedia untuk dikutip oleh peneliti guna kepentingan penelitiannya. Data aslinya tidak diambil oleh peneliti tetapi oleh pihak lain (sumber kedua). Untuk memperoleh data ini, peneliti mengambil data melalui berbagai sumber seperti buku-buku atau studi kepustakaan, artikel, jurnal, literatur terkait permasalahan serta situs internet sesuai dengan penelitian.

⁴ *Ibid.*, h. 3

E. Teknik Pengumpulan Data

Untuk mengumpulkan data yang akurat tentang pengaruh keberadaan bandara terhadap perubahan sosial ekonomi masyarakat, maka metode yang digunakan dalam pengolahan data adalah melalui:

1. Kuisisioner

Kuisisioner merupakan teknik pengumpulan data dalam penelitian yang berisi sejumlah daftar pertanyaan atau pernyataan dalam bentuk angket untuk mengumpulkan data, informasi dan pendapat dari para responden yang telah dipilih. Sasaran yang akan ditunjukkan dalam penyebaran angket adalah masyarakat sekitar bandara sebagai sampel dalam objek penelitian.

2. Observasi

Observasi merupakan teknik pengumpulan data dengan melakukan pengamatan, mendengar dan mencatat data secara sistematis terhadap objek penelitian yang diteliti secara langsung atau terencana yang menjadi sasaran penelitian. Metode observasi dilakukan dengan pengamatan secara langsung melalui hasil kerja pancaindra mata serta dibantu pancaindra lainnya untuk keperluan peneliti. Data observasi berupa diskripsi, cermat dan terinci mengenai kondisi sekitarnya.

Dalam penelitian ini teknik observasi dilakukan untuk mendapatkan data mengenai pengaruh bandara terhadap sosial ekonomi masyarakat dengan cara mendatangi langsung lokasi sekitar bandara (kecamatan beringin) yang menjadi tempat penelitian. media yang digunakan saat observasi yaitu buku dan kamera.

F. Defenisi Operasional

Variabel adalah suatu sifat yang dipelajari dan diamati dengan simbol atau lambang pada objek penelitian yang memiliki variasi nilai. Dalam penelitian ini terdapat dua variabel antara lain:

1. Variabel Bebas (Independen)

Variabel bebas merupakan variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab perubahan nilai pada variabel terikat (dependen). Variabel dalam penelitian ini adalah keberadaan bandara kualanamu (X).

2. Variabel Terikat (Dependen)

Variabel terikat merupakan variabel yang dipengaruhi atau tergantung oleh variabel variabel bebas. Variabel dalam penelitian ini adalah kondisi sosial ekonomi (Y).

Tabel 3.1
Operasional variabel

Variabel	Defenisi Variabel	Dimensi	Indikator	Skala
Keberadaan Bandara (X)	Bandara adalah kawasan daerah tertentu yang berada di daratan dengan bentuk lapangan terbang dan memiliki batasan wilayah yang digunakan sebagai tempat untuk mendarat dan lepas landas pesawat, naik turun penumpang, bongkar muat barang, tempat perpindahan antarmoda transportasi, dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang kegiatan bandara.	Anggapan masyarakat terkait bandara Perubahan terhadap bandara	Kegiatan bandara Perubahan dari bandara	Ordinal

Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat (Y)	Kondisi sosial ekonomi adalah posisi individu atau kelompok dipengaruhi oleh lingkungan di mana sebagian masyarakat berdomisili di wilayah tertentu dengan memberikan gambaran terhadap tingkat pendapatan, mata pencaharian, pemilikan barang serta upaya dalam melakukan aktivitas untuk meningkatkan kesejahteraan.	Kondisi pekerjaan Pendidikan terakhir formal, kondisi pendidikan Kondisi dan jumlah pendapatan Kondisi rumah serta aset-aset	Mata Pencaharian Pendidikan Pendapatan Perumahan	Ordinal
---------------------------------------	--	--	--	---------

G. Teknik Analisis Data

Metode analisis data dalam penelitian ini adalah teknik analisis kuantitatif dan untuk mendukung hasil penelitian, data yang diperoleh akan dianalisis dengan alat statistik melalui program *SPSS 23.00 for Windows*. Adapun teknik pengujian yang akan dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Uji Validitas dan Reliabilitas

a. Uji Validitas

Uji validitas adalah uji data untuk mengetahui seberapa cermat suatu item dalam mengukur apa yang ingin diukur. Item dikatakan valid jika terdapat korelasi signifikan dengan skor total dan item biasanya berupa pertanyaan atau pernyataan yang diberikan kepada responden dalam bentuk kuisioner dengan maksud mengungkap sesuatu. Pengujian validitas dalam SPSS menggunakan tiga metode, namun dalam penelitian ini

metode yang digunakan yaitu metode *bivariate pearson* (produk momen person).

Teknik uji validitas dengan korelasi momen pearson yaitu dengan mengkorelasikan skor item dengan skor total. Skor total adalah penjumlahan seluruh item pada setiap variabel, kemudian pengujian signifikansi dilakukan dengan kriteria r tabel pada tingkat signifikansi 5% dengan uji 2 sisi, jika:

- 1) $r \text{ hitung} > r \text{ tabel}$, maka data dikatakan valid
- 2) $r \text{ hitung} < r \text{ tabel}$, maka data dikatakan tidak valid

Adapun rumus korelasi produk momen, yaitu:⁵

$$r_{xy} = \frac{N\sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{N\sum X^2 - (\sum X)^2 (N\sum Y^2 - (\sum Y)^2)}}$$

Dimana:

r_{xy} = Koefisien korelasi antara variabel x dan y

$\sum xy$ = Jumlah perkalian antara variabel x dan y

$\sum x^2$ = Jumlah dari kuadrat nilai x

$\sum y^2$ = Jumlah dari kuadrat nilai y

$(\sum x^2)$ = Jumlah nilai x kemudian dikuadratkan

$(\sum y^2)$ = Jumlah nilai y kemudian dikuadratkan

N = Jumlah responden

b. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas adalah indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat pengukuran dapat dipercaya atau diandalkan. Bila suatu alat pengukur dipakai dua kali untuk mengukur gejala yang sama dan hasil pengukuran diperoleh relatif konsisten, maka alat pengukur tersebut reliabel. Uji reliabilitas tidak sama dengan uji validitas, artinya pengukuran yang dapat

⁵ Imam Ghozali, *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*, (Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2011), h. 62.

diandalkan akan mengukur secara konsisten dan belum tentu mengukur apa yang seharusnya diukur. Suatu kuisisioner dinyatakan reliabel jika nilai standar *Cronbach Alpha* lebih besar dari 0,6.⁶

2. Pengujian Hipotesis (Uji beda t-test)

Pengujian hipotesis menggunakan alat statistik melalui program *SPSS 23.00 for Windows*. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Paired Sample T-test*. Uji beda paired t-test merupakan uji statistik parametrik yang digunakan untuk mengetahui ada tidaknya perbedaan rata-rata antara dua kelompok sampel yang berpasangan. Sampel yang berpasangan diartikan sebagai subjek yang sama namun mengalami dua situasi berbeda antara sebelum dan sesudah proses. Hasil uji t beda dapat dilihat melalui nilai signifikansi kriteria pengujian sebagai berikut:⁷

a. Berdasarkan probabilitas

- 1) Jika nilai probabilitas (Asymp.Sig) > 0,05 maka H_0 diterima dan H_a ditolak
- 2) Jika nilai probabilitas (Asymp.Sig) < 0,05 maka H_0 ditolak dan H_a diterima

b. Berdasarkan perbandingan antara t hitung dengan t tabel

- 1) Jika t hitung < t tabel, maka H_0 diterima
- 2) Jika t hitung > t tabel, maka H_0 ditolak.

⁶ Nurul Zuriyah, *Metode Penelitian Sosial dan Pendidikan Teori Aplikasi*, (Jakarta: PT Bumi Aksara, 2007), h. 192.

⁷ Azuar Juliandi dan Irfan, *Metodologi Penelitian Kuantitatif Untuk Ilmu Bisnis*, (Bandung: Citapustaka Media Perintis, 2013), h. 207.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Penelitian

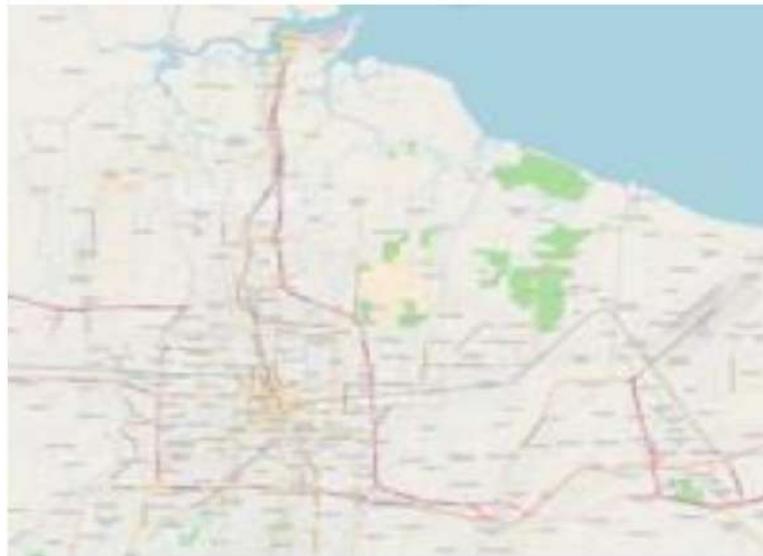
1. Profil Bandara Internasional Kualanamu

Bandara Kualanamu adalah bandara bertaraf Internasional yang terletak di Kecamatan Beringin, Kabupaten Deli Serdang dengan luas lahan pembangunan mencapai 1,365 ha dengan jarak berkisar 26 km dari arah timur kota Medan. Bandara kualanamu termasuk ke dalam bandara terbesar di Indonesia yang dapat terhubung langsung dengan moda transportasi kereta. Selain terhubung dengan moda kereta, akses lain juga dapat dilalui jalan tol. Lokasi bandara dulunya merupakan bekas areal perkebunan milik PTPN II Tanjung Morawa, Kecamatan Beringin yang tidak produktif lagi, sehingga pihak Angkas Pura II melakukan pembebasan lahan. Pembangunan bandara dilakukan untuk menggantikan fungsi bandara Polonia dan pemerintah membuat kebijakan memindahkan bandara dari bandara Polonia ke bandara Kualanamu. Perpindahan terjadi karena keadaan bandara Polonia yang berada di kota Medan mengalami keterbatasan operasional dan kapasitas penumpang telah melebihi ketentuan sehingga tidak mampu menampung tingginya kebutuhan pelayanan yang cenderung terus meningkat.

Bandara internasional kualanamu mulai beroperasi sejak tahun 2013 dan telah diresmikan oleh Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 27 Maret 2014. Dengan diresmikannya bandara tersebut diharapkan dapat menjadi tempat pangkalan transit penerbangan internasional yang mampu menampung kebutuhan angkutan udara kawasan Sumatera dan sekitarnya. Setelah peresmian bandara, pihak penerbangan memberikan pelayanan sebaik-baiknya demi perkembangan bandara dan selama proses pembangunan, banyak masalah yang dihadapi oleh PT Angkas Pura II terutama pada pembebasan lahan yang disebabkan krisis moneter sehingga pembangunan bandara kualanamu tertunda.¹

¹<https://angkasapura2.co.id/bandara-internasional-kualanamu> diakses tanggal 2 Desember 2020

Bandara kualanamu memiliki peran sebagai sarana transportasi udara yang dapat menghubungkan lokasi baik antar daerah, antar provinsi maupun antar negara. Keberadaan bandara kualanamu secara langsung memberikan pengaruh positif terhadap pengembangan ekonomi wilayah berupa pendapatan masyarakat, yang mana membawa pengaruh bagi ekonomi keluarga.



Gambar 4.1 Peta Lokasi Bandara Kualanamu

2. Profil Desa Beringin

Desa Beringin adalah salah satu 11 Desa yang berada di Kecamatan Beringin, Kabupaten Deli Serdang yang mempunyai luas wilayah mencapai 390,39 Ha atau 3,90 km², terdiri dari wilayah daratan seluas 286 Ha atau 2,86 km² sebagai kawasan pemukiman atau perumahan penduduk serta sarana perkantoran dengan jumlah penduduk pada tahun 2018 berjumlah 8.953 jiwa yang terdiri atas 2.026 Rumah Tangga. Berdasarkan kawasannya, lokasi Desa Beringin tidak jauh dari bandara kualanamu dengan jarak kurang lebih 200 meter dari desa sehingga menjadi salah satu aset kebanggaan yang dimiliki masyarakat Deli Serdang khususnya masyarakat Desa Beringin karena bandara kualanamu merupakan

bandara penerbangan bertaraf Internasional yang menjadikan sentra perdagangan domestik barang dan jasa di Kecamatan Beringin, khususnya Sumatera Utara.²

Secara geografis Desa Beringin terletak antara 3°62' Lintang Utara dan 98°88' Bujur Timur yang berada pada ketinggian tanah di atas permukaan laut berkisar 0-10 meter dan suhu rata-rata 23⁰C s/d 32⁰C dengan memiliki batas-batas wilayah dari desa Beringin sebagai berikut:

- a. Sebelah Timur berbatasan dengan Desa Sidoarjo Ramunia
- b. Sebelah Barat berbatasan dengan Bandara Kualanamu
- c. Sebelah Utara berbatasan dengan Desa Ramunia II
- d. Sebelah Selatan berbatasan dengan Desa Karang Anyar

Secara Administrasi, Desa Beringin terdiri dari 8 Dusun, yaitu Dusun Mawar, Dusun Cempaka, Dusun Budiman, Dusun Delima, Dusun Melati, Dusun Sepakat, Dusun Damai, dan Dusun Mesjid. Berdasarkan surat Keputusan Camat Beringin Nomor 414.1/168 tanggal 16 Maret 2007, telah ditetapkan bahwa Desa Beringin merupakan Desa terbaik tingkat Kecamatan Beringin.³



Gambar 4.2 Peta Kecamatan Beringin

² <https://deliserdangkab.bps.go.id/kecamatan-beringin-dalam-angka-2019> diakses tanggal 27 November 2020

³ *Ibid.*, h. 42

3. Kependudukan

a. Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin

Jumlah penduduk Desa Beringin sebanyak 8.953 jiwa menurut jenis kelamin dapat dilihat melalui tabel berikut ini:

Tabel 4.1

Penduduk Menurut Jenis Kelamin Tahun 2018

No	Jenis Kelamin	Jiwa	Persentase (%)
1	Laki-Laki	4.549	50,80
2	Perempuan	4.404	49,20
Jumlah		8.953	100%

Sumber : *Data Kecamatan Beringin diolah*

Berdasarkan tabel 4.1 dapat dilihat bahwa jumlah penduduk menurut jenis kelamin didominasi laki-laki sebesar 4.549 jiwa (50,80%) dan perempuan sebanyak 4.404 jiwa (49,20%).

b. Penduduk Berdasarkan Umur

Jumlah penduduk Desa Beringin sebanyak 8.953 jiwa menurut golongan kelompok umur dapat dilihat melalui tabel berikut ini:

Tabel 4.2

Penduduk Menurut Kelompok Umur Tahun 2018

No	Golongan Umur	2018
1	0 - 9 tahun	1.847
2	10 - 19 tahun	1.599
3	20 - 29 tahun	1.376
4	30 - 39 tahun	1.416
5	40 - 49 tahun	1.173
6	50 - 59 tahun	844
7	60 - 65 tahun ke atas	698
Jumlah		8.953

Sumber : *Data Kecamatan Beringin diolah*

Berdasarkan tabel 4.2 dapat dilihat bahwa distribusi penduduk menurut kelompok usia produktif desa Beringin didominasi kelompok umur 10-19 tahun berjumlah 1.599, selanjutnya kelompok umur 30-39 tahun berjumlah 1.416 dan berikutnya kelompok umur 20-29 tahun berjumlah 1.376.

4. Sarana dan Prasarana Desa

a. Pendidikan

Tingkat pendidikan merupakan bentuk tolak ukur dalam kemajuan dan perkembangan suatu daerah. Pembangunan pendidikan diupayakan untuk mencerdaskan masyarakat, maka diperlukan peningkatan gedung sekolah sebagai sarana pendidikan untuk menunjang keberhasilan pembangunan. Berikut sarana pendidikan yang ada di desa ini sebagai berikut:

Tabel 4.3

Sarana Pendidikan Desa Beringin

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah
1	TK	5
2	SD	3
3	SMP	1
4	SMA	1

Sumber: *Data Kecamatan Beringin diolah*

Berdasarkan tabel 4.4 dapat dilihat bahwa sarana yang terdapat pada desa Beringin mulai dari tingkat TK sampai kejenjang tingkat SMA, maka desa Beringin sudah memiliki sarana pendidikan yang dapat meningkatkan mutu dan perkembangan pendidikan anak.

b. Kesehatan

Tingkat kesehatan masyarakat setiap anggota keluarga merupakan syarat penting untuk dapat melangsungkan hidup dan sarana kesehatan yang ada di desa Beringin dapat dilihat melalui tabel berikut ini:

Tabel 4.4

Sarana Kesehatan Desa Beringin

No	Sarana Kesehatan	Jumlah
1	Puskesmas	1
2	Puskesmas	-
3	Posyandu	5

Sumber: *Data Kecamatan Beringin diolah*

Berdasarkan tabel 4.4 dapat dilihat bahwa prasarana kesehatan di desa Beringin hanya terdapat 2 unit yaitu Puskesmas sebanyak 1 unit dan Posyandu sebanyak 5 unit, akan tetapi masyarakat tetap bisa berobat.

c. Ibadah

Adapun sarana ibadah yang terdapat di Desa Beringin antara lain:

Tabel 4.5
Sarana Ibadah Desa Beringin

No	Sarana Ibadah	Jumlah
1	Mesjid	3
2	Mushola	6
3	Gereja	-

Sumber: *Data Kecamatan Beringin diolah*

Berdasarkan tabel 4.5 dapat dilihat bahwa sarana ibadah yang digunakan masyarakat desa Beringin untuk beribadah yaitu Mesjid sebanyak 3 unit dan Mushola sebanyak 6 unit.

d. Penyediaan Umum

Adapun sarana tempat penyediaan umum kecamatan beringin antara lain:

Tabel 4.6
Penyediaan Umum Kecamatan Beringin

No	Penyediaan Umum	Jumlah
1	Bank	2
2	Restoran	37
3	Warung / Kedai Nasi	209
4	Penginapan	4
5	Kantor Pos	1
6	Menara Pemancar	23
7	Warnet	11
8	Toko / Warung	395
9	Servis Bengkel	78
10	Pasar Tradisional	2

Sumber: *Data Kecamatan Beringin diolah*

Berdasarkan tabel 4.6 dapat dilihat bahwa tempat penyediaan umum terbanyak kecamatan beringin adalah toko sebanyak 395, hal ini berarti masyarakat banyak yang membuka usaha toko sebagai mata pencaharian.

B. Penyajian Data

1. Deskripsi Responden

Deskripsi responden digunakan untuk menggambarkan keadaan responden yang dapat memberikan informasi tambahan untuk memahami hasil penelitian. Penyajian data deskriptif dalam penelitian bertujuan mengetahui profil penelitian dan hubungan antar variabel yang digunakan dalam penelitian.

Responden dalam penelitian ini adalah masyarakat sekitar bandara, Desa Beringin, Deli Serdang. Responden yang menjadi objek penelitian berjumlah 95 orang. Adapun gambaran umum responden dalam penelitian ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

a. Identitas Berdasarkan Jenis Kelamin

Tabel 4.7

Deskripsi Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah Responden	Persentase (%)
Laki-Laki	54	56,8
Perempuan	41	43,2
Total	95	100%

Sumber: *Data primer yang diolah, 2021*

Berdasarkan tabel 4.7 diketahui bahwa responden berjenis kelamin laki-laki memiliki jumlah lebih banyak yaitu 54 orang (56.8%) sedangkan responden perempuan yaitu 41 orang (43.2%), hal ini karena banyaknya responden yang bersedia mengisi kuisisioner yang didominasi oleh laki-laki.

b. Identitas Berdasarkan Umur

Tabel 4.8

Deskripsi Berdasarkan Umur

Umur	Jumlah Responden	Persentase (%)
20-30 tahun	35	36,8
31-40 tahun	43	45,3
41-50 tahun	15	15,8
>50 tahun	2	2,1
Total	95	100%

Sumber: *Data primer yang diolah, 2021*

Berdasarkan tabel 4.8 diketahui bahwa data responden penelitian cukup bervariasi dan yang paling banyak yaitu berusia 31-40 tahun dengan 43 orang, usia 20-30 tahun sebanyak 35 orang, usia 41-50 tahun sebanyak 15 orang dan usia >50 tahun sebanyak 2 orang. Jadi berdasarkan usianya tergolong sebagai usia produktif untuk bekerja.

c. Identitas Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Tabel 4.9
Deskripsi Berdasarkan Pendidikan

Pendidikan Terakhir	Jumlah Responden	Persentase (%)
SD	-	-
SMP	8	8,4
SMA	54	56,8
D3	13	13,7
S1	20	21,1
Total	95	100%

Sumber: *Data primer yang diolah, 2021*

Berdasarkan tabel 4.9 diketahui bahwa pendidikan terakhir responden yang paling banyak adalah dari tamatan tingkat SMA sebanyak 54 responden, selanjutnya untuk tamatan S1 sebanyak 20 responden, untuk tamatan D3 sebanyak 13 responden dan tamatan SMP 8 responden. Hasil tersebut menunjukkan pendidikan terakhir didominasi oleh responden dengan tamatan SMA dimana sebagian masyarakat telah menempuh pendidikan sehingga dapat menguasai baca, tulis dan hitung.

d. Identitas Berdasarkan Pekerjaan

Tabel 4.10
Deskripsi Berdasarkan Pekerjaan

Pekerjaan	Jumlah Responden	Persentase (%)
Petani	8	4,2
Buruh	12	6,3
Wiraswasta	9	4,7
Karyawan	26	13,7
Pedagang	24	12,6
Pegawai	16	8,4
Total	95	50,0
	95	100%

Sumber: *Data primer yang diolah, 2021*

Berdasarkan tabel 4.10 diketahui bahwa data responden jenis pekerjaan yang paling banyak yaitu sebagai pedagang sebanyak 26 orang (27,4%), wiraswasta sebanyak 21 orang (22,1%), PNS sebanyak 15 orang (15,8%), karyawan sebanyak 14 Orang (14,7%), buruh sebanyak 12 orang (12,6%) dan petani sebanyak 7 orang (7,4%). Hasil tersebut menunjukkan bahwa sebagian responden beralih membuka usaha sebagai pedagang disebabkan peralihan fungsi lahan.

e. Identitas Berdasarkan Pendapatan

Tabel 4.11
Deskripsi Berdasarkan Pendapatan

Pendapatan	Jumlah Responden	Persentase (%)
Rp.1.000.000	3	1,6
Rp.1.000.000-2.500.000	28	14,7
Rp.2.500.000-5.000.000	53	27,9
> Rp. 5.000.000	11	5,8
Total	95	50,0
	95	100%

Sumber: *Data primer yang diolah, 2021*

Berdasarkan tabel 4.11 diketahui bahwa mayoritas responden memiliki penghasilan antara Rp2.500.000-5.000.000 yaitu sebanyak 45 orang (47,4%) bekerja sebagai pedagang, sementara penghasilan Rp1.000.000-

2.500.000 yaitu 29 orang (30,5%) dengan bekerja sebagai buruh atau wiraswasta. Penghasilan lebih dari Rp5.000.000 berada pada golongan tinggi sebanyak 13 orang (13,7%) sebagai pegawai atau karyawan, disusul dengan penghasilan terendah sebesar Rp1.000.000 sebagai petani yaitu 8 orang (8,4%).

f. Identitas Berdasarkan Kepemilikan

Tabel 4.12

Deskripsi Berdasarkan Kepemilikan Rumah

Milik	Jumlah Responden	Persentase (%)
Sendiri (Pribadi)	42	44,2
Orang tua/Mertua	31	32,6
Sewa/Kontrak	22	23,2
Total	95	100%

Sumber: *Data primer yang diolah, 2021*

Berdasarkan tabel 4.12 diketahui bahwa kepemilikan rumah yang dimiliki responden berkisar 44,2% atas kepemilikan sendiri, 32,6% kepemilikan rumahnya termasuk kepemilikan orang tua dan sekitar 23,2% responden rumahnya atas sewa/kontrak.

2. Deskripsi Variabel

Deskripsi variabel dilakukan untuk menganalisis data berdasarkan jawaban yang diperoleh responden terhadap masing-masing variabel dengan mengetahui variabel independen terhadap variabel dependen, kemudian data dikumpulkan dalam bentuk distribusi frekuensi pada tabel di bawah ini.

a. Variabel Bandara (X)

Tabel 4.13

Distribusi Frekuensi Bandara (X)

Keterangan	Frekuensi	Persentase (%)
Tanggapan adanya bandara kualanmau		
Tidak Setuju	17	17,9
Kurang Setuju	30	31,6
Setuju	48	50,5

Total	95	100
Kehidupan sebelum bandara		
Kurang Baik	56	58,9
Baik	39	41,1
Total	95	100
Kehidupan sesudah bandara		
Kurang Baik	33	34,7
Baik	62	65,3
Total	95	100

Sumber: *Data primer yang diolah, 2021*

Pada tabel 4.13 diketahui bahwa kehidupan masyarakat disana setelah adanya pembangunan bandara semakin baik sebesar 65,3% dibanding dengan sebelumnya dan tanggapan masyarakat mengenai keberadaan pembangunan bandara kualitasnya sebanyak 48 orang (50,5%) menjawab setuju dengan adanya bandara dikawasan tersebut, dikarenakan banyak memberikan perubahan positif bagi ekonomi keluarga disana. Sedangkan menjawab kurang setuju sebanyak 31,6% dan tidak setuju sebesar 17,9%.

b. Variabel Sosial Ekonomi (Y)

1) Mata Pencaharian

Tabel 4.14

Perubahan Mata Pencaharian (Y1)

Mata Pencaharian	Sebelum		Sesudah		Perubahan	
	F	%	F	%	F	%
Mata Pencaharian Masyarakat						
Petani	52	27,4	8	4,2	-44	23,2
Buruh	11	5,8	12	6,3	+1	0,5
Wiraswasta	3	1,6	9	4,7	+6	3,1
Karyawan	10	5,3	26	13,7	+16	8,4
Pedagang	8	4,2	24	12,6	+16	8,4
Pegawai	11	5,8	16	8,4	+5	2,6
Total	95	50,0	95	50,0	0	0
	95	100	95	100	0	0
Kondisi Mata Pencaharian						
Kurang Baik	63	33,2	20	10,5	43	22,7
Baik	32	16,8	75	39,5	+43	22,7
Total	95	50,0	95	50,0	0	0
	95	100	95	100	0	0

Sumber: *Data primer yang diolah, 2021*

Pada tabel 4.14 diketahui bahwa masyarakat desa Beringin mengalami perubahan mata pencaharian. Sesudah adanya bandara kondisi pekerjaan semakin baik dibanding dengan sebelumnya, dapat dilihat perubahan mata pencaharian sebagai pedagang mengalami kenaikan sebesar 8,4%, kenaikan terjadi karena pekerjaan sebagai petani tergantikan dengan berdagang/membuka usaha. Sama halnya dengan pegawai, karyawan maupun wiraswata terjadi kenaikan mata pencaharian sebesar 3,1%, 2,6% dan 8,4%. Sementara terjadi penurunan mata pencaharian pada petani sebanyak 23,2% hal ini disebabkan petani kehilangan pekerjaan dan beralih kebidang pekerjaan lain sehingga dapat disimpulkan perubahan terjadi setelah adanya bandara kwalananamu.

2) Pendapatan

Tabel 4.15
Perubahan Pendapatan (Y2)

No	Pendapatan	Sebelum		Sesudah		Perubahan	
		F	%	F	%	F	%
1	Rp1.000.000	23	12,1	3	1,6	-20	10,5
2	Rp1.000.000 - 2.500.000	46	24,2	28	14,7	-18	9,5
3	Rp2.500.000 - 5.000.000	22	11,6	53	27,9	+31	16,3
4	lebih dari Rp5.000.000	4	2,1	11	5,8	+7	3,7
Total		95	50,0	95	50,0	0	0
		95	100	95	100	0	0

Sumber: *Data primer yang diolah, 2021*

Pada tabel 4.15 diketahui bahwa tingkat pendapatan sebelum dan sesudah ada bandara kwalananamu mengalami peningkatan pendapatan dikarenakan terjadi perubahan profesi yang membuat angka upah menjadi lebih tinggi. Pendapatan yang tinggi mengalami kenaikan sebesar 16,3% disebabkan sebagian petani ada yang membuka kontrakan/kos-kosan serta usaha warung. Selanjutnya pendapatan diatas 5 juta terjadi perubahan sebesar 3,7% dikarenakan bekerja sebagai pegawai atau karyawan bandara dan pendapatan sebesar 1 juta terjadi perubahan penurunan mencapai 10,5%.

3) Pendidikan

Tabel 4.16
Tingkat Pendidikan (Y3)

No	Pendidikan	Sebelum		Sesudah		Perubahan	
		F	%	F	%	F	%
1	Kurang Mampu	52	54,7	25	26,3	27	28,4
2	Mampu	43	45,3	70	73,7	+27	28,4
Total		95	50,0	95	50,0	0	0
		95	100	95	100	0	0

Sumber: *Data primer yang diolah, 2021*

Pada tabel 4.16 diketahui bahwa masyarakat desa Beringin mengalami perubahan kenaikan pendidikan sebesar 28,4% pada saat sebelum dan sesudah keberadaan bandara kwalanamu, kenaikan terjadi karena penghasilan yang didapat telah mencukupi pendidikan sehingga responden mampu menyekolahkan anak-anaknya.

4) Perumahan

Tabel 4.17
Tingkat Perumahan (Y4)

No	Perumahan	Sebelum		Sesudah		Perubahan	
		F	%	F	%	F	%
1	Kayu	34	17,9	9	4,7	25	13,2
2	Semi Permanen	44	23,2	20	10,5	24	12,7
3	Permanen	17	8,9	66	34,7	+49	25,8
Total		95	50,0	95	50,0	0	0
		95	100	95	100	0	0

Sumber: *Data primer yang diolah, 2021*

Pada tabel 4.17 diketahui bahwa masyarakat desa Beringin mengalami perubahan pada kondisi bangunan rumah. Dapat dilihat perubahan antara sebelum dan sesudah keberadaan bandara kwalanamu dengan tipe permanen mengalami kenaikan 25,8%. Kemudian bangunan rumah tipe kayu dan semi permanen juga berubah berkisar 13,2% dan 12,7%.

5) Kesehatan

Tabel 4.18
Distribusi Frekuensi Kesehatan (Y5)

Kesehatan	Sebelum		Sesudah		Perubahan	
	F	%	F	%	F	%
Ketika Sakit Berobat dimana						
Puskesmas	30	15,8	7	3,7	23	12,7
Bidan	17	8,9	13	6,8	4	2,1
Klinik	27	14,2	33	17,4	+6	3,2
Rumah Sakit	21	11,1	42	22,1	+21	11
Total	95	50	95	50	0	0
	95	100	95	100	0	0
Kondisi Penyediaan Kesehatan						
Kurang Baik	55	28,9	26	13,7	29	15,2
Baik	40	21,1	69	36,3	+29	15,2
Total	95	50	95	50	0	0
	95	100	95	100	0	0

Sumber: Data primer yang diolah, 2021

Pada tabel 4.18 diketahui bahwa masyarakat desa Beringin mengalami perubahan kondisi kesehatan. Sesudah adanya bandara kondisi kesehatan semakin baik dibanding dengan sebelumnya, dapat dilihat perubahan pada penyediaan rumah sakit mengalami kenaikan sebesar 11%, hal ini dikarenakan penghasilan yang didapat meningkat sehingga ketika masyarakat mengalami sakit pemilihan tempat untuk berobat kerumah sakit akan disesuaikan dengan pendapatannya. Kemudian penyediaan puskesmas, bidan serta klinik juga berubah senilai 12,7%, 2,1% dan 3,2%.

C. Teknik Analisis Data

1. Uji Validitas dan Reliabilitas

a. Uji Validitas

Uji validitas atau kesahihan digunakan untuk melihat sejauh mana ketetapan pada kuisisioner dalam melakukan fungsinya sebagai alat ukur. Instrumen dalam penelitian ini dikatakan valid apabila mampu mengukur apa yang akan diukur dan mengungkapkan data-data variabel yang diteliti secara konsisten.

Pengujian validitas diberikan kepada 95 responden untuk memenuhi kriteria uji yang akan dilakukan dengan menggunakan r tabel. Nilai r tabel dengan tingkat signifikan 5% menunjukkan r tabel sebesar 0,201 (df = N-2 = 93). Jika $R_{hitung} > R_{tabel}$ dan nilai r positif maka pertanyaan tersebut dikatakan valid. Berikut ini hasil dari uji validitas.

Tabel 4.19
Uji Validitas

Variabel	Sebelum			Sesudah		
	r hitung	r tabel	Ket	r hitung	r tabel	Ket
Bandara (X)	0,798	0,201	Valid	0,783	0,201	Valid
Mata Pencaharian (Y1)	0,917	0,201	Valid	0,873	0,201	Valid
Pendapatan (Y2)	0,911	0,201	Valid	0,879	0,201	Valid
Pendidikan (Y3)	0,894	0,201	Valid	0,862	0,201	Valid
Perumahan(Y4)	0,860	0,201	Valid	0,833	0,201	Valid
Kesehatan (Y5)	0,745	0,201	Valid	0,556	0,201	Valid

Sumber: Data penelitian diolah, SPSS 23

Berdasarkan tabel diatas uji validitas menunjukkan bahwa nilai r hitung lebih besar dari r tabel ($r_{hitung} > r_{tabel}$) sehingga dinyatakan bahwa seluruh hasil item pertanyaan pada masing-masing variabel telah dinyatakan valid sebagai alat ukur variabel.

b. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas atau keandalan bertujuan untuk mengetahui sejauh mana hasil pengukuran tetap konsisten. Suatu kuisioner dikatakan reliabel atau handal apabila jawaban responden terhadap pertanyaan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Penelitian ini menggunakan metode *Cronbach's Alpha*.

Pengujian reliabilitas instrumen menggunakan rumus *Alpha Cronbach*, karena instrumen penelitian ini berbentuk angket dan skala bertingkat. Rumus *Alpha Cronbach* sebagai berikut:

- 1) Jika nilai alpha > 0.7 artinya realistis mencukupi, sementara jika alpha > 0.80 ini mensugestikan seluruh item reliabel dan seluruh tes secara konstan memiliki reliabilitas yang kuat.

- 2) Jika $\alpha > 0.90$ maka reliabilitas sempurna. Jika α antara 0,70 - 0,90 maka reliabilitas tinggi. Jika α rendah kemungkinan satu atau beberapa item reliabel. Berikut ini adalah hasil uji reliabilitas:

Tabel 4.20
Uji Reliabilitas Instrumen

Variabel	Cronbach's Alpha	Keterangan
Keberadaan Bandara (X)	0,825	Reliabel
Mata Pencahatrian (Y ₁)	0,890	Reliabel
Pendapatan (Y ₂)	0,749	Reliabel
Pendidikan (Y ₃)	0,881	Reliabel
Perumahan (Y ₄)	0,863	Reliabel
Kesehatan (Y ₅)	0,690	Reliabel

Sumber: Data penelitian diolah, SPSS 23

Berdasarkan tabel uji reliabilitas nilai *Cronbach' Alpha* menunjukkan bahwa seluruh data dari setiap variabel memiliki nilai sebesar 0,825, 0,890, 0,749, 0,881, 0,863, dan 0,690 dengan tingkat signifikan 5%. Nilai ini dibandingkan dengan r tabel dengan nilai N=95 dan diperoleh r tabel sebesar 0,201. Hal ini berarti $r_{\alpha} > r_{\text{tabel}}$, sehingga dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa kuisisioner yang diuji reliabel.

2. Pengujian Hipotesis (uji beda t-test)

Untuk mengetahui hasil pengujian terhadap hipotesis maka uji yang digunakan yaitu uji beda *paired sampel t-test*. Uji ini bertujuan untuk mengetahui ada tidaknya perbedaan rata-rata untuk dua kelompok sampel yang berpasangan. Dalam melakukan pengujian hipotesis ini peneliti menggunakan alat uji data melalui perhitungan statistik dengan program *SPSS 23.00 for Windows*. Pengujian dilakukan dengan menggunakan uji t pada tingkat kepercayaan 95% atau sebesar 0,05 dari hasil output SPSS.

Hasil uji t beda dapat dilihat melalui nilai signifikansi t dengan kriteria pengujian sebagai berikut:

a. Berdasarkan probabilitas

- 1) Jika probabilitas (*Asymp.Sig*) $> 0,05$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak

- 2) Jika nilai probabilitas (Asymp.Sig) < 0,05 maka H_0 ditolak dan H_a diterima
- b. Berdasarkan perbandingan antara t hitung dengan t tabel
- 1) Jika t hitung < t tabel, maka H_0 diterima dan H_a ditolak
 - 2) Jika t hitung > t tabel, maka H_0 ditolak dan H_a diterima.

Pengujian hipotesis pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) dapat dilihat pada tabel berikut ini:

a. Pengaruh Keberadaan Bandara Terhadap Mata Pencaharian

Tabel 4.21
Pengaruh Bandara Terhadap Mata Pencaharian

Paired Samples Statistics				
	Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1 Sebelum mp	2.4105	95	1.86510	.19136
Sesudah mp	3.9895	95	1.51934	.15588

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa hasil uji statistik untuk data mata pencaharian sebelum memiliki nilai mean sebesar 2,4105 dan data mata pencaharian sesudah mempunyai nilai mean sebesar 3,9895 dengan N sebanyak 95 responden. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata mata pencaharian sesudah ada bandara lebih besar dari rata-rata sebelum ada bandara, sehingga terjadi kenaikan pada mean. Standar deviasi yang menunjukkan data sebelum dan sesudah mata pencaharian sebesar 1,86510 dan 1,51934. Standard error mean dari data sebelum dan sesudah sebesar 0,19136 dan 0,15588.

Paired Samples Correlations			
	N	Correlation	Sig.
Pair 1 Sebelum mata pencaharian & 1 Sesudah mata pencaharian	95	.606	.000

Pada tabel menunjukkan jika variabel mata pencaharian sebelum dan sesudah ada bandara memiliki nilai sig < 0,05 artinya memiliki hubungan korelasi data sampel. Nilai korelasi pada tabel di atas senilai 0,606 dengan sig 0,000 ($p <$

0,05) yang mengindikasikan bahwa korelasi antara mata pencaharian sebelum dan sesudah adanya bandara kwalanamu memiliki hubungan secara signifikan.

Paired Samples Test								
	Paired Differences					t	df	Sig. (2-tailed)
	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
				Lower	Upper			
Pair 1 Sebelum mp - Sesudah mp	-1.57895	1.53387	.15737	-1.89141	-1.26648	-10.033	94	.000

Sumber: Data penelitian diolah, SPSS 23

Berdasarkan hasil pengujian tabel di atas menunjukkan bahwa uji paired t-test sebelum dan sesudah data diperoleh t tabel pada derajat kebebasan (dk) yang besarnya $N-1$ yaitu $95-1=94$, ($dk=94$), taraf sig 5% dengan t tabel = 1,665. Dari hasil analisis uji t diperoleh nilai t hitung lebih besar dari t tabel ($10,033 > 1,665$) dan sig $0,000 < 0,005$, maka hipotesis H_0 ditolak dan H_a diterima. Jadi dapat disimpulkan bahwa memiliki perbedaan pengaruh secara signifikan terhadap mata pencaharian sebelum dan mata pencaharian sesudah ada bandara.

b. Pengaruh Keberadaan Bandara Terhadap Pendapatan

Tabel 4.22

Pengaruh Keberadaan Bandara Terhadap Pendapatan

Paired Samples Statistics					
		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	Sebelum pendapatan	2.0737	95	.80215	.08230
	Sesudah pendapatan	2.7579	95	.69521	.07133

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa hasil uji statistik untuk data pendapatan sebelum memiliki nilai mean sebesar 2,0737 dan data pendapatan sesudah mempunyai nilai mean sebesar 2,7579 dengan N sebanyak 95 responden. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata pendapatan sesudah ada bandara lebih besar

dari rata-rata sebelum ada bandara, sehingga terjadi kenaikan pada mean. Standar deviasi yang menunjukkan data sebelum dan sesudah pendapatan sebesar 0,80215 dan 0,69521. Standard error mean data sebelum dan sesudah sebesar 0,08230 dan 0,07133.

Paired Samples Correlations

	N	Correlation	Sig.
Pair 1 Sebelum pendapatan & Sesudah pendapatan	95	.605	.000

Pada tabel menunjukkan jika variabel pendapatan sebelum dan sesudah ada bandara memiliki nilai sig < 0,05 artinya memiliki hubungan korelasi data sampel. Nilai korelasi pada tabel di atas senilai 0,605 dengan sig 0,000 ($p < 0,05$) yang mengindikasikan bahwa korelasi antara pendapatan sebelum dan sesudah adanya bandara kwalanamu memiliki hubungan secara signifikan.

Paired Samples Test

	Paired Differences					t	df	Sig. (2-tailed)
	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
				Lower	Upper			
Pair 1 Sebelum pendapatan - Sesudah pendapatan	-.68421	.67261	.06901	-.82123	-.54719	-9.915	94	.000

Sumber: Data penelitian diolah, SPSS 23

Berdasarkan hasil pengujian tabel di atas menunjukkan bahwa uji paired t-test sebelum dan sesudah data diperoleh t tabel pada derajat kebebasan (dk) yang besarnya $N-1$ yaitu $95-1=94$, ($dk=94$), taraf sig 5% dengan t tabel = 1,665. Dari hasil analisis uji t diperoleh nilai t hitung lebih besar dari t tabel ($9,915 > 1,665$) dan sig 0,000 < 0,005, maka hipotesis H_0 ditolak dan H_a diterima. Jadi dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan pengaruh secara signifikan terhadap pendapatan sebelum dan pendapatan sesudah ada bandara.

c. Pengaruh Keberadaan Bandara Terhadap Pendidikan

Tabel 4.23

Pengaruh Keberadaan Bandara Terhadap Pendidikan

Paired Samples Statistics

	Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1 Sebelum pendidikan	1.4526	95	.50039	.05134
Sesudah pendidikan	1.7368	95	.44268	.04542

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa hasil uji statistik untuk data pendidikan sebelum memiliki nilai mean sebesar 1,4526 dan data pendidikan sesudah mempunyai nilai mean sebesar 1,7368 dengan N sebanyak 95 responden. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata pendidikan sesudah ada bandara lebih besar dari rata-rata sebelum ada bandara, sehingga terjadi kenaikan pada mean. Standar deviasi yang menunjukkan data sebelum dan sesudah pendidikan sebesar 0,50039 dan 0,44268. Standard error mean dari data sebelum dan sesudah sebesar 0,05134 dan 0,04542.

Paired Samples Correlations

	N	Correlation	Sig.
Pair 1 Sebelum pendidikan & Sesudah pendidikan	95	.543	.000

Pada tabel menunjukkan jika variabel pendidikan sebelum dan sesudah ada bandara memiliki nilai sig < 0,05 artinya memiliki hubungan korelasi data sampel. Nilai korelasi pada tabel di atas senilai 0,543 dengan sig 0,000 ($p < 0,05$) yang mengindikasikan bahwa korelasi antara pendidikan sebelum dan sesudah adanya bandara kuantitatif memiliki hubungan secara signifikan.

Paired Samples Test

	Paired Differences					t	df	Sig. (2-tailed)
	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
				Lower	Upper			
Pair 1 Sebelum pendidikan - Sesudah pendidikan	-.28421	.45343	.04652	-.37658	-.19184	-6.109	94	.000

Sumber: Data penelitian diolah, SPSS 23

Berdasarkan hasil pengujian tabel di atas menunjukkan bahwa uji paired t-test sebelum dan sesudah data diperoleh t tabel pada derajat kebebasan (dk) yang besarnya $N-1$ yaitu $95-1=94$, ($dk=94$), taraf sig 5% dengan t tabel = 1,665. Dari hasil analisis uji t diperoleh nilai t hitung lebih besar dari t tabel ($6,109 > 1,665$) dan sig $0,000 < 0,005$, maka hipotesis H_0 ditolak dan H_a diterima. Jadi dapat disimpulkan bahwa ada perbedaan pengaruh secara signifikan terhadap tingkat pendidikan sebelum dan pendidikan sesudah ada bandara.

d. Pengaruh Keberadaan Bandara Terhadap Perumahan

Tabel 4.24

Pengaruh Keberadaan Bandara Terhadap Perumahan

Paired Samples Statistics

	Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1 Sebelum rumah	1.8211	95	.71428	.07328
Sesudah rumah	2.6000	95	.65882	.06759

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa hasil uji statistik untuk data rumah sebelum memiliki nilai mean sebesar 1,8211 dan data rumah sesudah mempunyai nilai mean sebesar 2,6000 dengan N sebanyak 95 responden. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata rumah sesudah ada bandara lebih besar dari rata-rata sebelum ada bandara, sehingga terjadi kenaikan pada mean. Standar deviasi yang menunjukkan data sebelum dan sesudah perumahan sebesar 0,71428 dan 0,65882. Standard error mean dari data sebelum dan sesudah sebesar 0,07328 dan 0,06759.

Paired Samples Correlations

	N	Correlation	Sig.
Pair 1 Sebelum rumah & Sesudah rumah	95	.434	.000

Pada tabel menunjukkan jika variabel perumahan sebelum dan sesudah ada bandara memiliki nilai sig < 0,05 artinya memiliki hubungan korelasi data sampel. Nilai korelasi pada tabel di atas senilai 0,434 dengan sig 0,000 ($p < 0,05$) yang mengindikasikan bahwa korelasi antara perumahan sebelum dan sesudah adanya bandara kuantitasnya adalah memiliki hubungan secara signifikan.

Paired Samples Test

	Paired Differences					t	df	Sig. (2-tailed)
	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
				Lower	Upper			
Pair 1 Sebelum rumah - Sesudah rumah	-.77895	.73193	.07509	-.92805	-.62985	-10.373	94	.000

Sumber: Data penelitian diolah, SPSS 23

Berdasarkan hasil pengujian tabel di atas menunjukkan bahwa uji paired t-test sebelum dan sesudah data diperoleh t tabel pada derajat kebebasan (dk) yang besarnya $N-1$ yaitu $95-1=94$, ($dk=94$), taraf sig 5% dengan t tabel = 1,665. Dari hasil analisis uji t diperoleh nilai t hitung lebih besar dari t tabel ($10,373 > 1,665$) dan sig $0,000 < 0,005$, maka hipotesis H_0 ditolak dan H_a diterima. Jadi dapat disimpulkan bahwa memiliki perbedaan pengaruh secara signifikan terhadap perumahan sebelum dan perumahan sesudah ada bandara.

e. Pengaruh Keberadaan Bandara Terhadap Kesehatan

Tabel 4.25

Pengaruh Keberadaan Bandara Terhadap Kesehatan

Paired Samples Statistics

	Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1 Sebelum kesehatan	2.4105	95	1.15312	.11831
Sesudah kesehatan	3.1579	95	.92617	.09502

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa hasil uji statistik untuk data kesehatan sebelum memiliki nilai mean sebesar 2,4105 dan data kesehatan sesudah mempunyai nilai mean sebesar 3,1579 dengan N sebanyak 95 responden. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata kesehatan sesudah ada bandara lebih besar dari rata-rata sebelum ada bandara, sehingga terjadi kenaikan pada mean. Standar deviasi yang menunjukkan data sebelum dan sesudah kesehatan sebesar 1,15312 dan 0,92617. Standard error mean dari data sebelum dan sesudah sebesar 0,11831 dan 0,09502.

Paired Samples Correlations

	N	Correlation	Sig.
Pair 1 Sebelum kesehatan & Sesudah kesehatan	95	-.141	.173

Pada tabel menunjukkan jika variabel kesehatan sebelum dan sesudah ada bandara memiliki nilai sig < 0,05 artinya memiliki hubungan korelasi data sampel. Nilai korelasi pada tabel di atas senilai -0,141 dengan sig 0,173 ($p > 0,05$) yang mengindikasikan bahwa korelasi antara kesehatan sebelum dan sesudah adanya bandara kwalanamu adalah tidak memiliki hubungan secara signifikan

Paired Samples Test

		Paired Differences		t	df	Sig. (2-tailed)
Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference			
			Lower	Upper		

Pair	Sebelum kesehatan-								
1	Sesudah kesehatan	-.74737	1.57756	.16185	-1.06873	-.42600	-4.618	94	.000

Sumber: Data penelitian diolah, SPSS 23

Berdasarkan hasil pengujian tabel di atas menunjukkan bahwa uji paired t-test sebelum dan sesudah data diperoleh t tabel pada derajat kebebasan (dk) yang besarnya $N-1$ yaitu $95-1=94$, ($dk=94$), taraf sig 5% dengan t tabel = 1,665. Dari hasil analisis uji t diperoleh nilai t hitung lebih besar dari t tabel ($4,618 > 1,665$) dan sig $0,000 < 0,005$, maka hipotesis H_0 ditolak dan H_a diterima. Jadi dapat disimpulkan bahwa memiliki perbedaan pengaruh secara signifikan terhadap tingkat kesehatan sebelum dan sesudah ada bandara.

D. Pembahasan

1. Pengaruh Keberadaan Bandara Kualanamu Terhadap Perubahan Mata Pencaharaan

Berdasarkan hasil penelitian uji beda paired sampel t-tes menunjukkan bahwa ada perbedaan signifikan terhadap perubahan mata pencaharian sebelum dan sesudah keberadaan bandara kualanamu. Perubahan ini dibuktikan dengan nilai rata-rata mata pencaharian sesudah ada bandara lebih besar dari nilai rata-rata sebelumnya, dimana nilai rata-rata sesudah sebesar 3,9895 dan nilai rata-rata sebelum senilai 2,4105. Hasil statistik uji beda t menunjukkan t hitung lebih besar dari t tabel ($10,033 > 1,665$) dan sig $0,000 < 0,005$, maka hipotesis H_0 ditolak dan H_a diterima yang artinya mata pencaharian masyarakat kecamatan Beringin sesudah adanya bandara terlihat lebih baik atau meningkat secara signifikan dibandingkan dengan mata pencaharian sebelumnya sehingga terjadi perubahan mata pencaharian. Perubahan yang dirasakan masyarakat yaitu perubahan mata pencaharian yang semula bekerja dibidang agraris kemudian beralih ke pekerjaan lain dengan demikian keberadaan bandara kualanamu dapat menyerap tenaga kerja bagi penduduk wilayah Kecamatan Beringin. Selain itu dapat berkesempatan membuka peluang usaha dengan menciptakan lapangan pekerjaan baru bagi yang belum memiliki mata pencaharian guna mengurangi tingkat pengangguran yang kemudian berpengaruh pada penghasilan masyarakat.

Bandara kualanamu telah memberikan perubahan bagi kondisi ekonomi khususnya wilayah yang langsung terkena dampaknya berada di area penerbangan gateway bandara dikarenakan kawasan beralih fungsi menjadi tempat destinasi baru untuk pertumbuhan ekonomi yang lebih baik dengan menciptakan peluang kerja usaha baru mendorong perekonomian masyarakat. Hasil penelitian diperoleh 24 dari 95 responden (13%) masyarakat bekerja sebagai pedagang. Masyarakat Kecamatan Beringin sebelumnya berpenghasilan sangat rendah, mayoritas warganya dulu bermata pencaharian sebagai petani dan buruh, namun setelah adanya pembangunan bandara kualanamu menyebabkan warga sekitarnya dapat memperoleh pekerjaan. Pekerjaan yang ditawarkan sebagai karyawan, wiraswata, pedagang. Hal ini tentu dapat meningkatkan pendapatan masyarakat Beringin. Menurut tanggapan dari hasil responden mengenai hadirnya bandara kualanamu dikawasan tersebut telah dinilai baik, hal ini disebabkan karena keberadaan bandara telah memberikan perubahan positif bagi masyarakat disana. Penelitian ini sesuai dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Alex Sander berjudul “Pengaruh Pembangunan Bandara Kualanamu terhadap Okupasi Masyarakat”, menyimpulkan bahwa terjadi pergeseran jenis pekerjaan penduduk diakibatkan adanya pembangunan bandara baik secara positif maupun negatif.

2. Pengaruh Keberadaan Bandara Kualanamu Terhadap Perubahan Pendapatan dan Kesejahteraan Masyarakat

Berdasarkan hasil penelitian uji beda paired sampel t-tes menunjukkan bahwa ada perbedaan signifikan terhadap perubahan pendapatan sebelum dan sesudah keberadaan bandara kualanamu. Perubahan ini dibuktikan dengan nilai rata-rata tingkat pendapatan sesudah ada bandara lebih besar dari nilai rata-rata sebelumnya, dimana nilai rata-rata sesudah sebesar 2,7579 dan nilai rata-rata sebelum senilai 2,0737. Hasil statistik uji beda t menunjukkan t hitung lebih besar dari t tabel ($9,915 > 1,665$) dan sig $0,000 < 0,005$, maka hipotesis H_0 ditolak dan H_a diterima yang artinya penghasilan masyarakat kecamatan beringin sesudah adanya bandara terlihat lebih baik atau meningkat secara signifikan dibandingkan dengan penghasilan sebelumnya sehingga terjadi perubahan pendapatan.

Pendapatan adalah sejumlah uang yang telah diterima atas pekerjaan yang diberikan dalam bentuk upah atau gaji dan sebagai faktor penentu kesejahteraan. Tingkat kesejahteraan masyarakat tercapai ketika penghasilan yang diperoleh masyarakat mencukupi kebutuhan dan bernilai tinggi serta terdistribusi merata.

Berdasarkan hasil angket yang disebarakan pada responden, menunjukkan bahwa pendapatan masyarakat Beringin mengalami perubahan dari sebelum dan sesudah adanya bandara. Perubahan tersebut memberikan pengaruh positif bagi masyarakat sekitar dan bentuk perubahan yang dirasakan masyarakat membawa pengaruh pada ekonomi rumah tangga khususnya pada tingkat pendapatan, karena pendapatan seseorang ditentukan dari pekerjaannya, dalam artian besar kecilnya pendapatan tergantung dari jenis pekerjaannya sebagaimana dilihat pendapatan masyarakat meningkat. Hasil penelitian diperoleh sebanyak 53 dari 95 responden (28%) pendapatan perbulannya mencapai Rp2.500.000-5.000.000,- artinya sebagian masyarakat keadaan ekonominya mengalami peningkatan disebabkan karena banyaknya responden yang mata pencahariannya berubah, ada yang bekerja di bandara, namun ada juga bekerja mendapatkan penghasilan dibidang lain seperti membuka usaha restoran/warung, toko/kios, kontrakan/kos-kosan, hotel, bahkan menjadi tukang ojek keliling sehingga pendapatan masyarakat dinilai baik yang menunjukkan terjadinya kenaikan taraf hidup masyarakat.

Penelitian ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Zulkifli berjudul “Pengaruh Pelabuhan Bira terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Desa Bira Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba”, yang menyimpulkan bahwa pelabuhan bira mempengaruhi tingkat penghasilan warga sehingga kondisi perekonomian masyarakat mengalami perubahan serta didukung oleh lapangan pekerjaan di kawasan pelabuhan bira.

3. Pengaruh Keberadaan Bandara Kualanamu Terhadap Perubahan Pendidikan

Berdasarkan hasil penelitian uji beda paired sampel t-tes menunjukkan bahwa terdapat perbedaan signifikan terhadap perubahan pendidikan sebelum dan sesudah ada Bandara Internasional Kualanamu. Perubahan ini dibuktikan dengan

nilai rata-rata pendidikan sesudah ada bandara lebih besar dari nilai rata-rata sebelumnya, dimana nilai rata-rata sesudah sebesar 1,7368 dan nilai rata-rata sebelum senilai 1,4526. Hasil statistik uji beda t menunjukkan t hitung lebih besar dari t tabel ($6,109 > 1,665$) dan sig $0,000 < 0,005$, maka hipotesis H_0 ditolak dan H_a diterima artinya tingkat pendidikan masyarakat sesudah ada bandara kwalitamu cukup baik atau meningkat secara signifikan dibanding dengan sebelumnya sehingga terjadi perubahan pendidikan.

Berdasarkan hasil penelitian tingkat pendidikan masyarakat Kecamatan Beringin mengalami peningkatan setelah adanya bandara kwalitamu. Sebelumnya masyarakat Beringin hanya menempuh pendidikan SMP dan SMA saja, namun sekarang masyarakat mampu menempuh pendidikan minimal SMA dan bahkan ada juga menempuh pendidikan hingga ke perguruan tinggi. Hal ini telah merubah pandangan masyarakat terhadap pendidikan yang menganggap bahwa pendidikan bukanlah merupakan hal yang penting. Masyarakat sadar pendidikan merupakan hal penting bagi anak dalam menjamin kehidupan masa depan, melalui pendidikan seseorang dapat berkesempatan untuk bekerja dan memiliki penghasilan yang baik. Maka dari itu para orang tua di Kecamatan Beringin telah mampu menyekolahkan anaknya setinggi mungkin karena menginginkan anaknya bisa mendapatkan masa depan yang baik. Saat ini masyarakat Beringin memiliki rencana pendidikan untuk anaknya kejenjang perguruan tinggi dan SMA. Jauh berbeda dengan keadaan pendidikan dahulu yang tidak memiliki rencana pendidikan, hal ini dikarenakan ketidakmampuan orang tua membiayai pendidikan sekolah anak sehingga banyak anak-anak yang putus sekolah karena kekurangan biaya. Kini setelah hadirnya bandara ditengah-tengah masyarakat kondisi ekonomi berubah dan pendidikan mempengaruhi ekonomi keluarga sehingga tingkat pendapatan akan berubah. Dengan demikian kemampuan orang tua untuk menyekolahkan anak meningkat. Penelitian ini diperkuat kembali oleh Sumardi, menyatakan bahwa penghasilan seseorang dapat mempengaruhi tingkat pendidikan.

4. Pengaruh Keberadaan Bandara Kualanamu Terhadap Perubahan Perumahan

Berdasarkan hasil penelitian uji beda paired sampel t-tes menunjukkan bahwa ada perbedaan signifikan terhadap perubahan perumahan sebelum dan sesudah keberadaan bandara kualanamu. Perubahan ini dibuktikan dengan nilai rata-rata tingkat perumahan sesudah ada bandara lebih besar dari nilai rata-rata sebelumnya, dimana nilai rata-rata sesudah sebesar 2,6000 dan nilai rata-rata sebelum senilai 1,8211. Hasil statistik uji beda t menunjukkan t hitung lebih besar dari t tabel ($10,373 > 1,665$) dan sig $0,000 < 0,005$, maka hipotesis H_0 ditolak dan H_a diterima yang artinya kondisi tempat tinggal masyarakat kecamatan beringin sesudah adanya bandara terlihat lebih baik atau meningkat secara signifikan dibandingkan dengan kondisi rumah sebelumnya sehingga terjadi perubahan perumahan. Perubahan dapat dilihat dari kondisi bangunan rumah yang semakin bertambah kapasitasnya secara permanen serta modern dikarenakan banyaknya jumlah penduduk yang pindah ke kawasan Beringin. Berdasarkan kondisi rumah, pendapatan yang tinggi dapat mempengaruhi keadaan rumah dan pendapatan yang tinggi, tingkat kebutuhan rumah juga akan bertambah dengan alasan memiliki penghasilan lebih.

Selain itu semakin banyak masyarakat yang pindah ke Beringin baik dari dalam maupun luar daerah maka jumlah penduduk meningkat sehingga dibangun perumahan-perumahan di kawasan tersebut. Pembangunan perumahan dilakukan untuk memenuhi kebutuhan akan rumah tinggal baik untuk karyawan maupun orang lain yang bekerja di lingkungan bandara. Tidak hanya itu pembangunan perumahan juga dapat dijadikan sebagai bentuk peluang usaha bisnis para investor untuk lebih meningkatkan perekonomian daerah. Hal ini sesuai dengan teori dari Soekanto bahwa pembangunan merupakan proses perubahan kearah lebih baik dilakukan secara terarah dan terencana yang bertujuan untuk meningkatkan perekonomian melalui pembangunan.

5. Pengaruh Keberadaan Bandara Kualanamu Terhadap Perubahan Kesehatan

Berdasarkan hasil penelitian uji beda paired sampel t-tes menunjukkan bahwa ada perbedaan signifikan terhadap perubahan kesehatan sebelum dan sesudah keberadaan bandara kualanamu. Perubahan ini dibuktikan dengan nilai rata-rata tingkat kesehatan sesudah ada bandara lebih besar dari nilai rata-rata sebelumnya, dimana nilai rata-rata sesudah sebesar 3,1579 dan nilai rata-rata sebelum senilai 2,4105. Hasil statistik uji beda t menunjukkan t hitung lebih besar dari t tabel ($4,618 > 1,665$) dan sig $0,000 < 0,005$, maka hipotesis H_0 ditolak dan H_a diterima yang artinya fasilitas penyediaan kesehatan di Kecamatan Beringin sesudah ada bandara terlihat lebih baik dan meningkat secara signifikan dibanding dengan kesehatan sebelumnya. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa fasilitas kesehatan terlihat cukup memadai. Kecamatan Beringin memiliki posyandu untuk kesehatan balita, terdapat juga rumah sakit, klinik dan apotik umum yang jaraknya dekat di wilayah Beringin. Hal tersebut tentu memudahkan masyarakat Beringin dalam memperoleh fasilitas kesehatan. Selain itu terjadi peningkatan pada fasilitas kesehatan seperti klinik, rumah sakit, puskesmas yang diperbaiki dan peralatannya dilengkapi serta telah tersedia dokter dan bidan. Hal ini berdampak pada kondisi warga, sehingga masyarakat disana tidak perlu berobat dengan jarak tempuh yang jauh dikarenakan fasilitas kesehatannya telah tersedia di kawasan tersebut.

Selain perubahan yang terjadi di atas, terdapat juga dampak buruk dari pembangunan bandara kualanamu seperti kesehatan masyarakat Beringin sedikit terganggu dengan adanya polusi udara dan pencemaran limbah yang ditimbulkan serta kebisingan suara yang bertambah, sehingga mengurangi kesehatan warga, namun keadaan tersebut dapat diantisipasi dampaknya oleh masyarakat setempat.

Penelitian ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Ike Ulan Ria berjudul “Pengaruh Keberadaan Industri terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat di Desa Talaga Kecamatan Cikupa Kabupaten Tangerang”, yang menyimpulkan bahwa terdapat pengaruh signifikan antara keberadaan industri terhadap kondisi sosial ekonomi yang membuktikan hipotesis H_a diterima.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada bab sebelumnya, maka dapat diambil beberapa kesimpulan yaitu sebagai berikut:

1. Berdasarkan hipotesis dengan menggunakan uji beda t-test, hasil analisis data menunjukkan bahwa terdapat pengaruh signifikan terhadap perubahan mata pencaharian sebelum dan sesudah ada bandara. Hal ini dibuktikan dengan nilai probabilitas sig sebesar 0,000 ($\text{sig} < 0,05$), maka H_0 ditolak dan H_a diterima serta nilai rata-rata mata pencaharian sesudah ada bandara sebesar 3,9895 dan sebelum ada bandara sebesar 2,4105, artinya adanya bandara kwalanamu mata pencaharian masyarakat sudah lebih baik dan meningkat dibanding dengan sebelumnya. Masyarakat mendapatkan keuntungan mulai dari penyerapan tenaga kerja sampai peluang usaha yang dapat mengurangi angka pengangguran demi kehidupan yang layak. Dengan demikian keberadaan bandara berpengaruh secara signifikan terhadap perubahan mata pencaharian.
2. Berdasarkan hipotesis dengan menggunakan uji beda t-test, hasil analisis data menunjukkan bahwa terdapat pengaruh signifikan terhadap perubahan tingkat pendapatan sebelum dan sesudah ada bandara. Hal ini dibuktikan dengan nilai probabilitas sig sebesar 0,000 ($\text{sig} < 0,05$), maka H_0 ditolak dan H_a diterima serta nilai rata-rata pendapatan sesudah ada bandara sebesar 2,7579 dan sebelum ada bandara sebesar 2,0737, artinya dengan adanya bandara kwalanamu penghasilan masyarakat lebih baik dan meningkat dibanding dengan penghasilan sebelumnya karena penghasilan seseorang ditentukan dari pekerjaannya. Maka bandara berpengaruh secara signifikan terhadap perubahan pendapatan masyarakat.
3. Berdasarkan hipotesis dengan menggunakan uji beda t-test, hasil analisis data menunjukkan bahwa terdapat pengaruh signifikan terhadap perubahan tingkat pendidikan sebelum dan sesudah ada bandara. Hal ini dibuktikan

dengan nilai probabilitas sig sebesar 0,000 ($\text{sig} < 0,05$), maka H_0 ditolak dan H_a diterima serta nilai rata-rata pendidikan sesudah ada bandara sebesar 1,7368 dan sebelum ada bandara sebesar 1,4526, artinya dengan adanya bandara kualitas pendidikan masyarakat cukup baik dibanding sebelumnya karena kondisi ekonomi masyarakat sejak ada bandara meningkat sehingga mampu membiayai pendidikan sekolah anak. Dengan demikian bandara kualitasnya berpengaruh secara signifikan terhadap perubahan pendidikan.

4. Berdasarkan hipotesis dengan menggunakan uji beda t-test, hasil analisis data menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan terhadap perubahan tingkat perumahan sebelum dan sesudah ada bandara. Hal ini dibuktikan dengan nilai probabilitas sig sebesar 0,000 ($\text{sig} < 0,05$), maka H_0 ditolak dan H_a diterima serta nilai rata-rata perumahan sesudah ada bandara sebesar 2,6000 dan sebelum ada bandara sebesar 1,8211, artinya adanya bandara kualitasnya kondisi tempat tinggal masyarakat sudah lebih baik dibanding sebelumnya dengan kapasitas bangunannya semakin bertambah secara permanen serta modern dan banyaknya jumlah penduduk yang pindah baik. Maka bandara kualitasnya berpengaruh secara signifikan terhadap perubahan perumahan masyarakat.
5. Berdasarkan hipotesis dengan menggunakan uji beda t-test, hasil analisis data menunjukkan bahwa terdapat pengaruh signifikan terhadap perubahan tingkat kesehatan sebelum dan sesudah ada bandara. Hal ini dibuktikan dengan nilai probabilitas sig sebesar 0,000 ($\text{sig} < 0,05$), maka H_0 ditolak dan H_a diterima serta nilai rata-rata kesehatan sesudah ada bandara sebesar 3,1579 dan sebelum ada bandara sebesar 2,4105, artinya adanya bandara kualitasnya tingkat kesehatan masyarakat lebih baik dibanding sebelumnya dan penyediaan fasilitas seperti rumah sakit, puskesmas, klinik, apotik cukup memadai. Maka bandara kualitasnya berpengaruh secara signifikan terhadap perubahan kesehatan.

B. Saran

Adapun saran dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi akademis dan penelitian selanjutnya, penelitian ini diharapkan bisa dijadikan sebagai bahan referensi untuk kegiatan penelitian selanjutnya terkait dengan pembangunan bandara serta menambah objek dan variabel independen/bebas yang berpengaruh terhadap sosial ekonomi sehingga mampu memberikan hasil penelitian yang lebih baik.
2. Bagi pemerintah, pembangunan tidak hanya fokus pada bandara saja, tetapi memperhatikan pembangunan yang lain seperti jalan tol, drainase, sistem jaringan dll. Semakin banyaknya lahan bangunan baru perlu diadakan pengawasan dan pengecekan kondisi lingkungan sekitar terkait dampak yang ditimbulkan akibat aktivitas bandara kuantitas. Selanjutnya diharapkan dapat memberikan fasilitas dan membantu memperbaiki sarana prasarana yang telah dibangun agar memudahkan masyarakat menjalani aktivitas sehari-hari untuk mendukung semua kegiatan masyarakat.
3. Bagi masyarakat, meningkatkan kegiatan sosialisasi dan pembangunan kualitas sumber daya manusia dengan memanfaatkan peluang kerja bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan dan ekonomi masyarakat. Selain itu melakukan kegiatan pelatihan dan bimbingan usaha ke masyarakat agar dapat melatih keterampilan dalam wirausaha dan menciptakan kreativitas peluang usaha demi kesejahteraan masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulsyani. *Sosiologi dan Perubahan Masyarakat*, Jakarta: Pustaka Jaya, 1994.
- Adisasmita, Rahardjo. *Teori-Teori Pembangunan Ekonomi*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2013
- Afifuddin. *Pengantar Administrai Pembangunan: Konsep, Teori, dan Implikasi di Era Reformasi*, Bandung: Alfabeta CV, 2012
- Afdillah, Yani, et al. *Analisis Tingkat Kesenjangan Pendapatan Pada Masyarakat Tebing Tinggi*, Medan: Febi UIN-SU Press, 2015
- Al-Harisi, Jaribah bin Ahmad. *Fikih Ekonomi Umar bin Khattab terjemahan Asumsi Solihan Zamaksyari*, Jakarta: Khalifa, 2006.
- Anggara, Sahya dan Sumantri, *Administrasi Pembangunan: Teori dan Praktik*, Bandung: CV Pustaka Ceria, 2016.
- Ahmad, Khursid. *Economic Development in an Islamic Fremwork dalam Studies Economics*, Jeddah: King Abdul Aziz University, 1976.
- Arif, Muhammad. *Filsafat Ekonomi Islam*, Medan: FEBI UIN-SU Press, 2018.
- BPS Kabupaten Deli Serdang, *Berita Resmi Statistik*, 2019, diakses tanggal 17 April 2020
- Damsar. *Pengantar Sosiologi Ekonomi*, Jakarta: Kencana, 2009.
- Departemen Agama Republik Indonesia, *Al-Quran dan Terjemahan*, Bandung, Alma'arif, 1990.
- Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta, Gramedia, 2008.
- Ghozali, Imam. *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*, Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2011.
- Harahap, Isnaini. *Ekonomi Pembangunan (Pendekatan Transdisipliner)*, Medan: Perdana Publishing, 2018.
- Harahap Isnaini, *Analisis Kausalitas Variabel Makro Ekonomi Terhadap Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Indonesia Periode 1990-2015*, Medan: Febi UIN-SU Press, 2015.

- Harahap, Isnaini, Dkk. *Hadis-Hadis Ekonomi*, Jakarta: Prenadamedia Group, 2015.
- Hasan, Muhammad. *Pembangunan Ekonomi dan Pemberdayaan Masyarakat*, Jakarta: CV Nur Lina, 2018.
- Huda, Nurul. *Ekonomi Pembangunan Islam*, Jakarta: Prenadamedia Group, 2015.
- [Http://bandara.id/bandara-udara/pengertian-bandarudara-airport](http://bandara.id/bandara-udara/pengertian-bandarudara-airport) diakses tanggal 18 Maret 2020.
- [Http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/23722/Chapter%20II.pdf](http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/23722/Chapter%20II.pdf) diakses tanggal 10 September 2020.
- [Https://portal.deliserdangkab.go.id/](https://portal.deliserdangkab.go.id/) diakses tanggal 10 Maret 2020
- [Https://deliserdangkab.bps.go.id/kecamatan-beringin-dalam-angka-2019](https://deliserdangkab.bps.go.id/kecamatan-beringin-dalam-angka-2019) diakses tanggal 27 November 2020.
- [Https://angkasapura2.co.id/bandara-internasional-kualanamu](https://angkasapura2.co.id/bandara-internasional-kualanamu) diakses tanggal 2 Desember 2020
- Juliandi, Azuar dan Irfan. *Metodologi Penelitian Kuantitatif Untuk Ilmu Bisnis*, Bandung: Citapustaka Media Perintis, 2013
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 44 Tahun 2002.
- Muhammad, Mukmin. *Perencanaan Pembangunan*, Makasar: CV Dua Bersaudara, 2017.
- Nurdin, Ismail. dan Sri Hartati. *Metodologi Penelitian Sosial*. Surabaya: Penerbit Media Sahabat Cendekia, 2019.
- Priyatno, Duwi. *5 Jam Belajar Olah Data dengan SPSS 17*, Yogyakarta: Andi, 2009.
- Pujoalwanto, Basuki. *Perekonomian Indonesia*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2014.
- Rahmani, Nur Ahmadi Bi. *Metodologi Penelitian Ekonomi*, Medan: FEBI UIN-SU, 2016
- Safrizal. *Perencanaan Pembangunan Daerah Dalam Era Otonomi*, Depok: Rajawali Press, 2017
- Sugiyono. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Bandung: Alfabeta, 2015.
- Sukirno, Sadono. *Ekonomi Pembangunan*, Jakarta: Kencana, 2006.

- Sukirno, Sadono. *Pengantar Teori Mikro Ekonomi*, Jakarta: Plaza Grapindo, 2003.
- Todaro, Michael P dan Smith, Stephen C. *Pembangunan Ekonomi Jilid I*, Jakarta: Erlangga, 2006.
- Tikson, T. Deddy. *Administrasi Pembangunan*, Makassar: Gemilang Persada, 2005
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.
- Syahrul, Hasil Wawancara Pribadi dengan warga yang tinggal disekitar bandara, tanggal 8 September 2020.
- Qal'ahji, Muhammad Rawwas. *Mabahis fil Iqtisad al-Islami (min Usulih al-Fiqhiyah)*, Beirut: Dar an-Nafais, 1991
- Zuriah, Nurul. *Metode Penelitian Sosial dan Pendidikan Teori Aplikasi*, Jakarta: PT Bumi Aksara, 2007.
- Fitria Indah, Nia. "Pengaruh Keberadaan Bandara Internasional Kualanamu Terhadap Perubahan Sosial Ekonomi dan Perubahan Fisik Kawasan Sekitarnya" dalam *Jurnal Teknik PWK*, Vol.3, No.1 2014.
- Kusumawati, Salindri "Pengaruh Perkembangan Bandara Internasional Adi Soemarno Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan di Sekitarnya" dalam *Jurnal Teknik*, Vol.7, No2, Juli, 2016.
- Nur Fitria, Tria. "Kontribusi Ekonomi Islam Dalam Pembangunan Ekonomi Nasional" dalam *Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam*, Vol.02. 03, November 2016.
- Shafarina, Sarayati. "Dampak Pembangunan Bandara Kualanamu Terhadap Nilai Tanah" dalam *Jurnal Ekonomi*, Vol.7, No.1 2014
- Imsar, "Analisis Produksi Dan Pendapatan Usahatani Kopi Gayo (Arabika) Kabupaten Bener Meriah", Skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, UIN Sumatera Utara, 2018.
- Khaerunnisa, "Pengaruh Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin terhadap Pengembangan Spasial di Sekitarnya". Skripsi Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, 2017.

- Pumadiansyah, Reno. "Pengaruh Kehadiran Bandar Kualanamu Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Desa Aras Kabu Kecamatan Beringin Kabupaten Deli Serdang", Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, 2018.
- Susanti, Elis. "Analisis Pengaruh Produk Domestik Bruto (PDRB) Terhadap Tingkat Kesejahteraan Masyarakat", Skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung, 2017
- Zulkifli, "Pengaruh Pelabuhan Bira Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Desa Bira Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba". Skripsi Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, 2017.

Lampiran
KUISIONER PENELITIAN
PENGARUH KEBERADAAN BANDARA INTERNASIONAL
KUALANAMU TERHADAP PERUBAHAN SOSIAL
EKONOMI MASYARAKAT DI SEKITARNYA

Kepada Yth.
Bapak/Ibu Responden
Di Tempat,

Dengan Hormat,

Saya Langga Tri Ayu Mahasiswa Universitas Islam Negeri Sumatera Utara, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, Jurusan Ekonomi Islam. Saat ini sedang melakukan penelitian untuk studi saya dan membutuhkan partisipasi Bapak/Ibu/Saudara untuk mengisi kuisisioner dengan Tugas Akhir penelitian saya tentang “Pengaruh Keberadaan Bandara Internasional Kualanamu Terhadap Perubahan Sosial Ekonomi Masyarakat Di sekitarnya.” Mohon seluruh pertanyaan dijawab sesuai keinginan Bapak/Ibu/Saudara, karena jawaban tidak ada yang benar atau salah. Semua data akan dijaga kerahasiaannya dan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian.

Atas perhatian dan kesediaan meluangkan waktu Bapak/Ibu/Saudara yang telah berpartisipasi, saya ucapkan terima kasih.

Petunjuk Pengisian Kuisisioner :

1. Mohon bantuan dan ketersediaan waktu Saudara untuk menjawab seluruh pertanyaan yang ada
2. Berikan tanda silang (X) pada jawaban yang sesuai menurut Saudara.
3. Saya mengucapkan terimakasih kepada Saudara atas partisipasi dalam pengisian kuisisioner ini.

Identitas Responden

- Nama :
- Pekerjaan :
- Jenis Kelamin : Pria Wanita
- Usia : 20 tahun - 30 tahun
 31 tahun - 40 tahun
 41 tahun - 50 tahun
 > 50 tahun
- Pendidikan Terakhir : SD SMP SMP
 SMA D3 S1
- Pendapatan : Rp1.000.000
 Rp1.000.000 - Rp2.500.000
 Rp2.500.000 - Rp 5.000.000
 >Rp5.000.000
- Kepemilikan Rumah : Sendiri (Pribadi)
 Orang tua / Mertua
 Sewa / Kontrak

Keberadaan Bandara (Variabel X)

1. Apakah saudara setuju dengan keberadaan bandara kualanamu di daerah tersebut?
 - a. Setuju
 - b. Kurang Setuju
 - c. Tidak Setuju
2. Bagaimana kehidupan Saudara sebelum adanya bandara Kualanamu
 - a. Baik
 - b. Kurang Baik

3. Bagaimana kehidupan saudara sesudah adanya bandara Kualanamu?
 - a. Baik
 - b. Kurang Baik

Kondisi Sosial Ekonomi (Variabel Y)

Mata Pencaharian

1. Bagaimana kondisi pekerjaan Saudara sebelum ada bandara Kualanamu?
 - a. Baik
 - b. Kurang Baik
2. Bagaimana kondisi pekerjaan Saudara sesudah ada bandara Kualanamu?
 - a. Baik
 - b. Kurang Baik
3. Apa pekerjaan Saudara sebelum adanya bandara Kualanamu?
 - a. PNS
 - b. Pedagang
 - c. Karyawan
 - d. Wiraswasta
 - e. Buruh
 - f. Petani
4. Apa pekerjaan Saudara sesudah adanya bandara Kualanamu?
 - a. PNS
 - b. Pedagang
 - c. Karyawan
 - d. Wiraswasta
 - e. Buruh
 - f. Petani

Pendapatan

1. Berapakah penghasilan Saudara sebelum hadirnya bandara Kualanamu?
 - a. > Rp5.000.000
 - b. Rp2.500.000 - 5.000.000
 - c. Rp1.000.000 - 2.500.000
 - d. Rp1.000.000
2. Berapakah penghasilan Saudara sesudah hadirnya bandara Kualanamu?
 - a. > Rp5.000.000
 - b. Rp2.500.000 - 5.000.000
 - c. Rp1.000.000 - 2.500.000
 - d. Rp1.000.000

Pendidikan

1. Apakah Saudara mampu menyekolahkan anak sebelum beroperasinya bandara kualanamu?
 - a. Mampu
 - b. Kurang Mampu

2. Apakah Saudara mampu menyekolahkan anak sesudah beroperasinya bandara kualanamu?
 - a. Mampu
 - b. Kurang Mampu

Perumahan

1. Bagaimana kondisi bangunan rumah Saudara sebelum ada bandara kualanamu?
 - a. Permanen
 - b. Semi Permanen
 - c. Rumah Kayu/Papan
2. Bagaimana kondisi bangunan rumah Saudara sesudah ada bandara kualanamu?
 - a. Permanen
 - b. Semi Permanen
 - c. Rumah Kayu/Papan

Kesehatan

1. Sebelum adanya bandara kualanamu, dimana Saudara akan berobat jika mengalami sakit?
 - a. Rumah Sakit
 - b. Klinik
 - c. Bidan
 - d. Puskesmas
2. Sesudah adanya bandara kualanamu, dimana Saudara akan berobat jika mengalami sakit?
 - a. Rumah Sakit
 - b. Klinik
 - c. Bidan
 - d. Puskesmas
3. Bagaimana kondisi penyediaan kesehatan sebelum adanya bandara Kualanamu?
 - a. Baik
 - b. Kurang Baik
4. Bagaimana kondisi penyediaan kesehatan sesudah adanya bandara Kualanamu?
 - a. Baik
 - b. Kurang Baik

Terimakasih atas waktunya, Wassalam.

Identitas Responden

No	Nama	Jenis Kelamin	Usia	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Pendapatan	Kepemilikan Rumah
1	Dedeng	L	20-30	SMP	Petani	1.000.000	Sewa/Kontrak
2	Sutan	L	41-50	SMA	Pedagang	2.500.000-5.000.000	Sendiri
3	M.Wahyu	L	20-30	D3	Karyawan	2.500.000-5.000.000	Orang Tua
4	Sulaiman	L	31-40	SMA	PNS	2.500.000-5.000.000	Sendiri
5	Hidayah	P	31-40	S1	PNS	2.500.000-5.000.000	Sendiri
6	Annisa	P	31-40	S1	PNS	5.000.000	Sendiri
7	Supratno	L	41-50	SMP	Petani	1.000.000-2.500.000	Sewa/Kontrak
8	Adelina	P	31-40	S1	PNS	5.000.000	Sendiri
9	Sumiati	P	20-30	SMA	Karyawan	1.000.000-2.500.000	Orang Tua
10	Dimas	L	31-40	SMA	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Orang Tua
11	Adi	L	31-40	D3	Pedagang	1.000.000-2.500.000	Orang Tua
12	Emmi	P	31-40	D3	Karyawan	1.000.000-2.500.000	Orang Tua
13	Ali Imran	L	20-30	SMA	Pedagang	1.000.000-2.500.000	Orang Tua
14	M. Irfan	L	20-30	SMA	Pedagang	1.000.000-2.500.000	Orang Tua
15	Abdul	L	41-50	S1	PNS	5.000.000	Sendiri
16	Ismail	L	20-30	SMP	Petani	1.000.000	Sewa/Kontrak
17	Sumiati	P	20-30	SMP	Petani	1.000.000-2.500.000	Sewa/Kontrak
18	Sartinah	P	20-30	SMA	Pedagang	5.000.000	Sendiri
19	Andika	L	20-30	SMA	Karyawan	2.500.000-5.000.000	Sendiri
20	Marliah	P	41-50	S1	PNS	5.000.000	Sendiri
21	Fairus Ali	L	31-40	SMA	Pedagang	1.000.000-2.500.000	Sewa/Kontrak
22	Yunita	P	31-40	SMA	Karyawan	1.000.000-2.500.000	Sewa/Kontrak
23	Boy	L	31-40	S1	PNS	5.000.000	Sendiri
24	Hartono	L	31-40	S1	PNS	5.000.000	Sendiri
25	Suheri	L	31-40	SMA	Pedagang	1.000.000-2.500.000	Sewa/Kontrak
26	Ucok	L	31-40	SMA	Pedagang	2.500.000-5.000.000	Sendiri
27	Lena	P	20-30	D3	PNS	2.500.000-5.000.000	Sendiri
28	Suherman	L	20-30	SMA	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Sendiri
29	Syafrudin	L	41-50	SMA	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Sendiri
30	Syahrul	L	41-50	S1	PNS	5.000.000	Sendiri
31	M. Saleh	L	>50	D3	Karyawan	2.500.000-5.000.000	Sendiri
32	Rizal	L	20-30	SMA	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Sewa/Kontrak
33	Idawati	P	20-30	SMA	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Sewa/Kontrak
34	Ritawati	P	41-50	S1	PNS	2.500.000-5.000.000	Sendiri
35	Astro Nst	L	41-50	SMA	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Sendiri
36	Dewi Ros	P	20-30	SMA	Buruh	1.000.000	Sewa/Kontrak
37	Anton	L	31-40	SMA	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Orang Tua

38	Dayat	L	31-40	D3	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Sendiri
39	Supartik	P	31-40	SMA	Buruh	1.000.000	Sewa/Kontrak
40	Watina	P	31-40	SMP	Petani	1.000.000	Sewa/Kontrak
41	Alan Hsb	L	31-40	SMA	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Orang Tua
42	Syahputra	L	31-40	D3	Pedagang	5.000.000	Sendiri
43	Sani	L	31-40	SMA	Karyawan	5.000.000	Sendiri
44	Syamsul	L	20-30	SMA	Karyawan	2.500.000-5.000.000	Sendiri
45	Reynal	L	20-30	SMA	Karyawan	1.000.000-2.500.000	Orang Tua
46	Rini	P	41-50	SMA	Karyawan	1.000.000-2.500.000	Sewa/Kontrak
47	Randy	L	31-40	S1	PNS	5.000.000	Sendiri
48	Zein	L	31-40	S1	PNS	5.000.000	Sendiri
49	Kartina	P	31-40	S1	PNS	5.000.000	Sendiri
50	Zulkaheri	L	20-30	SMP	Buruh	1.000.000-2.500.000	Sewa/Kontrak
51	Danang	L	20-30	SMA	Buruh	1.000.000-2.500.000	Orang Tua
52	Karnaen	L	31-40	SMA	Buruh	1.000.000-2.500.000	Orang Tua
53	Hasan	P	41-50	SMA	Pedagang	2.500.000-5.000.000	Sendiri
54	Kurnia	L	41-50	SMA	Pedagang	2.500.000-5.000.000	Sendiri
55	Zubaidah	P	20-30	S1	PNS	5.000.000	Sendiri
56	Irmawati	P	>50	SMA	Pedagang	2.500.000-5.000.000	Sendiri
57	Fidal	P	31-40	SMA	Pedagang	1.000.000-2.500.000	Sewa/Kontrak
58	Irwan	L	31-40	SMA	Pedagang	2.500.000-5.000.000	Sewa/Kontrak
59	Wawan	L	20-30	SMA	Pedagang	2.500.000-5.000.000	Orang Tua
60	Fitri	P	20-30	SMA	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Orang Tua
61	Herman	L	20-30	SMA	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Orang Tua
62	Widodo	L	31-40	S1	Pedagang	2.500.000-5.000.000	Sendiri
63	Sutiar	L	31-40	SMA	Pedagang	2.500.000-5.000.000	Sewa/Kontrak
64	Kania	P	31-40	SMA	Karyawan	1.000.000	Sewa/Kontrak
65	Tugiro	L	31-40	SMA	Pedagang	1.000.000-2.500.000	Orang Tua
66	Tarimin	L	31-40	SMA	Pedagang	2.500.000-5.000.000	Sendiri
67	Sinta	P	20-30	SMP	Petani	1.000.000-2.500.000	Sewa/Kontrak
68	Laila	P	31-40	SMA	Pedagang	2.500.000-5.000.000	Sendiri
69	Nurjannah	P	41-50	S1	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Sendiri
70	SIti Aisah	P	20-30	D3	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Sendiri
71	Yanti	P	31-40	SMA	Buruh	1.000.000-2.500.000	Orang Tua
72	Agus Adi	L	20-30	SMA	Pedagang	2.500.000-5.000.000	Sendiri
73	Ranggini	P	41-50	SMA	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Orang Tua
74	Indah	P	20-30	S1	Pedagang	1.000.000-2.500.000	Orang Tua
75	Lisa	P	20-30	SMA	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Sewa/Kontrak
76	Juminah	P	41-50	D3	Karyawan	1.000.000-2.500.000	Orang Tua
77	Nandar	P	31-40	SMA	Pedagang	5.000.000	Sendiri
78	Mamat	L	31-40	SMA	Pedagang	2.500.000-5.000.000	Sendiri

79	Suprayetno	L	31-40	SMA	Pedagang	2.500.000-5.000.000	Sendiri
80	Atik	P	20-30	SMA	Pedagang	1.000.000-2.500.000	Orang Tua
81	Rahmat	L	31-40	D3	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Orang Tua
82	Maulana	L	31-40	D3	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Orang Tua
83	Afni Siah	P	20-30	S1	Karyawan	2.500.000-5.000.000	Sendiri
84	Shafira	P	20-30	S1	Karyawan	2.500.000-5.000.000	Orang Tua
85	Rian Syah	L	31-40	D3	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Orang Tua
86	Sudirman	L	20-30	SMA	Buruh	1.000.000-2.500.000	Orang Tua
87	Basuki Adi	L	20-30	SMA	Buruh	1.000.000-2.500.000	Orang Tua
88	Dirma	P	31-40	S1	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Sendiri
89	Budiono	L	41-50	SMA	Buruh	1.000.000-2.500.000	Sewa/Kontrak
90	Ferdinan	L	31-40	SMA	Buruh	1.000.000-2.500.000	Sewa/Kontrak
91	Putri Ayu	P	20-30	S1	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Sendiri
92	Jaka Satria	L	31-40	SMA	Buruh	1.000.000-2.500.000	Orang Tua
93	Hamidah	P	20-30	D3	Wiraswasta	2.500.000-5.000.000	Orang Tua
94	Bayu Seno	L	31-40	SMP	Petani	1.000.000	Orang Tua
95	Ismaliah	P	20-30	SMA	Buruh	1.000.000	Orang Tua

Tabulasi Data

Perubahan Sosial Ekonomi

No	Mata Pencaharian				Pendapatan		Pendidikan	
	Sebelum	Sesudah	Sebelum	Sesudah	Sebelum	Sesudah	Sebelum	Sesudah
1	Kurang Baik	Baik	Petani	Pedagang	1 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Mampu
2	Kurang Baik	Baik	Petani	Pedagang	1 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Mampu
3	Kurang Baik	Baik	Petani	Pedagang	1 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
4	Kurang Baik	Baik	Petani	Pedagang	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
5	Kurang Baik	Baik	Buruh	Karyawan	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
6	Kurang Baik	Kurang Baik	Petani	Petani	1 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
7	Baik	Baik	PNS	PNS	2,5 - 5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
8	Kurang Baik	Kurang Baik	Petani	Buruh	1 - 2,5 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
9	Baik	Baik	Karyawan	Karyawan	2,5 - 5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
10	Baik	Baik	Karyawan	Pedagang	> 5 juta	> 5 juta	Mampu	Mampu
11	Kurang Baik	Baik	Petani	Karyawan	1 juta	1 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
12	Baik	Baik	PNS	PNS	2,5 - 5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
13	Baik	Baik	PNS	PNS	2,5 - 5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
14	Baik	Baik	Karyawan	Pedagang	2,5 - 5 juta	> 5 juta	Mampu	Mampu
15	Kurang Baik	Baik	Buruh	Karyawan	2,5 - 5 juta	> 5 juta	Mampu	Mampu
16	Kurang Baik	Baik	Petani	Pedagang	1 juta	1 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
17	Kurang Baik	Baik	Petani	Pedagang	1 - 2,5 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Mampu
18	Kurang Baik	Baik	Petani	Karyawan	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
19	Baik	Baik	Pedagang	Pedagang	> 5 juta	> 5 juta	Mampu	Mampu

20	Baik	Baik	Pedagang	PNS	> 5 juta	> 5 juta	Mampu	Mampu
21	Baik	Baik	PNS	PNS	2,5 - 5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
22	Kurang Baik	Baik	Petani	Karyawan	1 juta	1 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
23	Kurang Baik	Baik	Petani	Pedagang	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
24	Kurang Baik	Baik	Petani	Pedagang	1 - 2,5 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Mampu
25	Kurang Baik	Kurang Baik	Petani	Buruh	1 - 2,5 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
26	Kurang Baik	kurang Baik	Petani	Buruh	1 - 2,5 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
27	Baik	Baik	Karyawan	Karyawan	2,5 - 5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
28	Baik	Baik	Karyawan	Karyawan	2,5 - 5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
29	Baik	Baik	Pedagang	Pedagang	> 5 juta	> 5 juta	Mampu	Mampu
30	Kurang Baik	Baik	Buruh	Karyawan	1 - 2,5 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
31	Baik	Baik	PNS	PNS	2,5 - 5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
32	Kurang Baik	Baik	Buruh	Karyawan	1 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
33	Baik	Baik	Karyawan	PNS	2,5 - 5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
34	Kurang Baik	Baik	Petani	Karyawan	1 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
35	Kurang Baik	Baik	Petani	Karyawan	1 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
36	Kurang Baik	Baik	Petani	Karyawan	1 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
37	Baik	Baik	Pedagang	Karyawan	1 - 2,5 juta	1 - 2,5 juta	Mampu	Mampu
38	Kurang Baik	Baik	Petani	Pedagang	1 - 2,5 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Mampu
39	Kurang Baik	Baik	Petani	Pedagang	1 - 2,5 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
40	Kurang Baik	Baik	Petani	Pedagang	1 - 2,5 juta	> 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
41	Baik	Baik	PNS	PNS	2,5 - 5 juta	> 5 juta	Mampu	Mampu

42	Baik	Baik	Karyawan	Karyawan	2,5 - 5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
43	Kurang Baik	kurang Baik	Petani	Buruh	1 - 2,5 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
44	Kurang Baik	Baik	Buruh	Karyawan	1 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
45	Baik	Baik	Pedagang	PNS	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
46	Baik	Baik	Pedagang	Pedagang	2,5 - 5 juta	> 5 juta	Mampu	Mampu
47	Kurang Baik	Baik	Petani	Pedagang	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
48	Kurang Baik	Baik	Petani	Pedagang	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
49	Baik	Baik	PNS	PNS	2,5 - 5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
50	Kurang Baik	Baik	Petani	Karyawan	1 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
51	Baik	Baik	Karyawan	Karyawan	2,5 - 5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
52	Baik	Baik	Karyawan	Karyawan	2,5 - 5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
53	Kurang Baik	kurang Baik	Petani	Buruh	1 - 2,5 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
54	Baik	Baik	Pedagang	PNS	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
55	Kurang Baik	Baik	Petani	Karyawan	1 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
56	Kurang Baik	kurang Baik	Petani	Buruh	1 - 2,5 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
57	Kurang Baik	kurang Baik	Petani	Buruh	1 - 2,5 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
58	Kurang Baik	kurang Baik	Buruh	Buruh	1 - 2,5 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
59	Kurang Baik	Baik	Petani	Pedagang	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
60	Baik	Baik	Karyawan	Karyawan	2,5 - 5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
61	Kurang Baik	Baik	Buruh	Karyawan	1 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
62	Baik	Baik	Pedagang	PNS	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
63	Baik	Baik	PNS	PNS	2,5 - 5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu

64	Baik	Baik	PNS	PNS	2,5 - 5 juta	> 5 juta	Mampu	Mampu
65	Kurang Baik	Baik	Petani	Pedagang	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
66	Kurang Baik	Baik	Petani	Pedagang	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
67	Baik	Baik	PNS	PNS	2,5 - 5 juta	> 5 juta	Mampu	Mampu
68	Kurang Baik	Baik	Petani	Karyawan	1 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
69	Kurang Baik	kurang Baik	Petani	Buruh	1 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
70	Kurang Baik	Baik	Petani	Pedagang	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
71	Kurang Baik	Baik	Petani	Karyawan	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
72	Kurang Baik	kurang Baik	Petani	Buruh	1 - 2,5 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
73	Kurang Baik	kurang Baik	Petani	Buruh	1 - 2,5 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
74	Kurang Baik	kurang Baik	Petani	Petani	1 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
75	Kurang Baik	Kurang Baik	Petani	Petani	1 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
76	Kurang Baik	Kurang Baik	Petani	Petani	1 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
77	Kurang Baik	Kurang Baik	Petani	Petani	1 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
78	Kurang Baik	Baik	Buruh	Wiraswasta	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
79	Kurang Baik	Baik	Buruh	Wiraswasta	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
80	Kurang Baik	Baik	Buruh	Wiraswasta	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
81	Baik	Baik	Wiraswasta	Karyawan	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
82	Baik	Baik	Wiraswasta	Karyawan	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
83	Kurang Baik	Kurang Baik	Petani	Petani	1 - 2,5 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
84	Kurang Baik	Kurang Baik	Petani	Petani	1 - 2,5 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
85	Baik	Baik	PNS	PNS	2,5 - 5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu

86	Kurang Baik	Kurang Baik	Petani	Petani	1 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
87	Kurang Baik	kurang Baik	Petani	Buruh	1 juta	1 - 2,5 juta	Kurang Mampu	Kurang Mampu
88	Baik	Baik	Wiraswasta	Karyawan	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
89	Kurang Baik	Baik	Buruh	Wiraswasta	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
90	Kurang Baik	Baik	Buruh	Wiraswasta	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
91	Kurang Baik	Baik	Petani	Pedagang	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Kurang Mampu	Mampu
92	Kurang Baik	Baik	Petani	Pedagang	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
93	Kurang Baik	Baik	Petani	Wiraswasta	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
94	Kurang Baik	Baik	Petani	Wiraswasta	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu
95	Kurang Baik	Baik	Petani	Wiraswasta	1 - 2,5 juta	2,5 - 5 juta	Mampu	Mampu

No	Perumahan		Kesehatan			
	Sebelum	Sesudah	Sebelum	Sesudah	Sebelum	Sesudah
1	Kayu	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Klinik	Bidan
2	Kayu	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Klinik	Klinik
3	Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Bidan	Klinik
4	Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Bidan	Puskesmas
5	Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Bidan	Puskesmas
6	Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Puskesmas
7	Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Klinik
8	Semi Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Klinik
9	Semi Permanen	Semi Permanen	Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Klinik
10	Semi Permanen	Semi Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Klinik

11	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Bidan	Klinik
12	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Klinik
13	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Klinik
14	Semi Permanen	Semi Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Puskesmas	Klinik
15	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Puskesmas	Klinik
16	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Puskesmas	Bidan
17	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Puskesmas	Rumah Sakit
18	Semi Permanen	Semi Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Klinik	Bidan
19	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Klinik	Rumah Sakit
20	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Klinik	Rumah Sakit
21	Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Klinik	Rumah Sakit
22	Semi Permanen	Semi Permanen	Memadai	Memadai	Puskesmas	Rumah Sakit
23	Semi Permanen	Semi Permanen	Memadai	Memadai	Puskesmas	Bidan
24	Semi Permanen	Semi Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Puskesmas	Bidan
25	Semi Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Puskesmas
26	Semi Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Puskesmas
27	Kayu	Semi Permanen	Memadai	Memadai	Puskesmas	Rumah Sakit
28	Kayu	Semi Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Puskesmas	Bidan
29	Kayu	Semi Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Bidan	Rumah Sakit
30	Kayu	Kayu	Kurang Memadai	Memadai	Bidan	Puskesmas
31	Kayu	Kayu	Kurang Memadai	Memadai	Puskesmas	Rumah Sakit
32	Semi Permanen	Semi Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Klinik	Rumah Sakit

33	Semi Permanen	Semi Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Rumah Sakit
34	Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Puskesmas	Rumah Sakit
35	Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Puskesmas	Bidan
36	Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Klinik	Bidan
37	Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Klinik	Rumah Sakit
38	Semi Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Puskesmas	Rumah Sakit
39	Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Puskesmas	Rumah Sakit
40	Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Klinik	Rumah Sakit
41	Semi Permanen	Semi Permanen	Memadai	Memadai	Klinik	Rumah Sakit
42	Kayu	Permanen	Memadai	Memadai	Puskesmas	Rumah Sakit
43	Kayu	Permanen	Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Klinik
44	Kayu	Permanen	Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Klinik
45	Kayu	Permanen	Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Rumah Sakit
46	Kayu	Permanen	Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Rumah Sakit
47	Kayu	Permanen	Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Bidan
48	Kayu	Permanen	Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Bidan
49	Semi Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Rumah Sakit
50	Semi Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Rumah Sakit
51	Semi Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Rumah Sakit
52	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Klinik
53	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Rumah Sakit	Rumah Sakit
54	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Klinik	Rumah Sakit

55	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Klinik	Rumah Sakit
56	Kayu	Semi Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Bidan	Puskesmas
57	Kayu	Semi Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Bidan	Klinik
58	Kayu	Semi Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Puskesmas	Klinik
59	Kayu	Semi Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Puskesmas	Klinik
60	Kayu	Kayu	Kurang Memadai	Memadai	Puskesmas	Klinik
61	Kayu	Kayu	Kurang Memadai	Memadai	Klinik	Rumah Sakit
62	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Puskesmas	Rumah Sakit
63	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Klinik	Bidan
64	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Puskesmas	Rumah Sakit
65	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Puskesmas	Rumah Sakit
66	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Puskesmas	Rumah Sakit
67	Semi Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Puskesmas	Rumah Sakit
68	Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Bidan	Rumah Sakit
69	Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Bidan	Rumah Sakit
70	Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Puskesmas	Rumah Sakit
71	Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Puskesmas	Klinik
72	Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Klinik	Klinik
73	Kayu	Kayu	Kurang Memadai	Memadai	Klinik	Rumah Sakit
74	Kayu	Kayu	Kurang Memadai	Memadai	Puskesmas	Rumah Sakit
75	Kayu	Kayu	Kurang Memadai	Memadai	Puskesmas	Rumah Sakit
76	Kayu	Kayu	Memadai	Memadai	Bidan	Rumah Sakit

77	Kayu	Semi Permanen	Memadai	Memadai	Bidan	Bidan
78	Semi Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Puskesmas	Klinik
79	Semi Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Puskesmas	Klinik
80	Semi Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Klinik	Klinik
81	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Klinik	Klinik
82	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Bidan	Klinik
83	Semi Permanen	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Klinik	Bidan
84	Semi Permanen	Permanen	Memadai	Memadai	Klinik	Rumah Sakit
85	Semi Permanen	Semi Permanen	Memadai	Memadai	Bidan	Rumah Sakit
86	Kayu	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Bidan	Rumah Sakit
87	Kayu	Permanen	Kurang Memadai	Memadai	Bidan	Rumah Sakit
88	Kayu	Permanen	Memadai	Memadai	Klinik	Bidan
89	Kayu	Permanen	Memadai	Memadai	Klinik	Klinik
90	Kayu	Permanen	Memadai	Memadai	Puskesmas	Klinik
91	Kayu	Permanen	Memadai	Memadai	Bidan	Klinik
92	Kayu	Permanen	Memadai	Memadai	Klinik	Klinik
93	Kayu	Kayu	Memadai	Memadai	Klinik	Klinik
94	Semi Permanen	Semi Permanen	Memadai	Memadai	Klinik	Klinik
95	Kayu	Permanen	Memadai	Memadai	Klinik	Klinik

Distribusi Identitas Responden**Jenis Kelamin**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Laki-Laki	54	56.8	56.8	56.8
Perempuan	41	43.2	43.2	100.0
Total	95	100.0	100.0	

Umur

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 20-30 tahun	35	36.8	36.8	36.8
31-40 Tahun	43	45.3	45.3	82.1
41-50 Tahun	15	15.8	15.8	97.9
>50 tahun	2	2.1	2.1	100.0
Total	95	100.0	100.0	

Pendidikan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid SMP	8	8.4	8.4	34.7
SMA	54	56.8	56.8	91.6
Diploma	13	13.7	13.7	13.7
Sarjana	20	21.1	21.1	100.0
Total	95	100.0	100.0	

Pekerjaan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Petani	8	4.2	8.4	8.4
Buruh	12	6.3	12.6	21.1
Wiraswasta	9	4.7	9.5	30.5
Karyawan	26	13.7	27.4	57.9
Pedagang	24	12.6	25.3	83.2
PNS	16	8.4	16.8	100.0
Total	95	50.0	100.0	
Missing System	95	50.0		
Total	95	100.0		

Pendapatan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.000.000	3	1.6	3.2	3.2
	1.000.000-2.500.000	28	14.7	29.5	32.6
	2.500.000-5.000.000	53	27.9	55.8	88.4
	>5.000.000	11	5.8	11.6	100.0
	Total	95	50.0	100.0	
Missing	System	95	50.0		
Total		95	100.0		

Kepemilikan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sendiri (Pribadi)	42	44.2	44.2	44.2
	Orang tua/Mertua	31	32.6	32.6	76.8
	Sewa/Kontrak	22	23.2	23.2	100.0
	Total	95	100.0	100.0	

Variabel X**Tanggapan Responden**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tdk Setuju	17	17.9	17.9	17.9
	Kurang Setuju	30	31.6	31.6	49.5
	Setuju	48	50.5	50.5	100.0
	Total	95	100.0	100.0	

Kehidupan Sebelum Bandara

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang baik	56	58.9	58.9	58.9
	Baik	39	41.1	41.1	100.0
	Total	95	100.0	100.0	

Kehidupan Sesudah Bandara

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Kurang baik	33	34.7	34.7	34.7
Baik	62	65.3	65.3	100.0
Total	95	100.0	100.0	

Variabel Y**Mata Pencaharian****Sebelum Mata Pencaharian**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Petani	52	27.4	54.7	54.7
Buruh	11	5.8	11.6	66.3
Wiraswasta	3	1.6	3.2	69.5
Karyawan	10	5.3	10.5	80.0
Pedagang	8	4.2	8.4	88.4
PNS	11	5.8	11.6	100.0
Total	95	50.0	100.0	
Missing System	95	50.0		
Total	190	100.0		

Sesudah Mata Pencaharian

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Petani	8	4.2	8.4	8.4
Buruh	12	6.3	12.6	21.1
Wiraswasta	9	4.7	9.5	30.5
Karyawan	26	13.7	27.4	57.9
Pedagang	24	12.6	25.3	83.2
PNS	16	8.4	16.8	100.0
Total	95	50.0	100.0	
Missing System	95	50.0		
Total	190	100.0		

Pendapatan**Sebelum Pendapatan**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.000.000	23	12.1	24.2	24.2
	1.000.000-2.500.000	46	24.2	48.4	72.6
	2.500.000-5.000.000	22	11.6	23.2	95.8
	>5.000.000	4	2.1	4.2	100.0
	Total	95	50.0	100.0	
Missing	System	95	50.0		
Total		190	100.0		

Sesudah Pendapatan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.000.000	3	1.6	3.2	3.2
	1.000.000-2.500.000	28	14.7	29.5	32.6
	2.500.000-5.000.000	53	27.9	55.8	88.4
	>5.000.000	11	5.8	11.6	100.0
	Total	95	50.0	100.0	
Missing	System	95	50.0		
Total		190	100.0		

Pendidikan**Sebelum Pendidikan**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang mampu	52	27.4	54.7	54.7
	mampu	43	22.6	45.3	100.0
	Total	95	50.0	100.0	
Missing	System	95	50.0		
Total		190	100.0		

Sesudah Pendidikan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang mampu	25	13.2	26.3	26.3
	Mampu	70	36.8	73.7	100.0
	Total	95	50.0	100.0	
Missing	System	95	50.0		
Total		190	100.0		

Perumahan**Sebelum Rumah**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	kayu	34	17.9	35.8	35.8
	semi permanen	44	23.2	46.3	82.1
	permanen	17	8.9	17.9	100.0
	Total	95	50.0	100.0	
Missing	System	95	50.0		
Total		190	100.0		

Sesudah Rumah

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	kayu	9	4.7	9.5	9.5
	semi permanen	20	10.5	21.1	30.5
	permanen	66	34.7	69.5	100.0
	Total	95	50.0	100.0	
Missing	System	95	50.0		
Total		190	100.0		

Kesehatan**Sebelum Kesehatan**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Puskesmas	30	15.8	31.6	31.6
	Bidan	17	8.9	17.9	49.5
	Klinik	27	14.2	28.4	77.9
	RS	21	11.1	22.1	100.0
	Total	95	50.0	100.0	
Missing	System	95	50.0		
Total		190	100.0		

Sesudah Kesehatan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Puskesmas	7	3.7	7.4	7.4
	Bidan	13	6.8	13.7	21.1
	Klinik	33	17.4	34.7	55.8
	RS	42	22.1	44.2	100.0
	Total	95	50.0	100.0	
Missing	System	95	50.0		
Total		190	100.0		

CURRICULUM VITAE

Nama : Langga Tri Ayu
NIM : 0501162129
Tempat/Tanggal Lahir : Medan, 21 Desember 1997
Jenis Kelamin : Perempuan
Jurusan/Prodi : Ekonomi Islam
Alamat : Jl. H. Adam Malik Gg Peringatan, 94
Status : Mahasiswa
No. Hp : 085830107972
Alamat E-mail : langgatriayunst@gmail.com
Anak Ke : 3
Nama Orang Tua
Ayah : Batara Sakti
Ibu : Agustinong

RIWAYAT PENDIDIKAN

1. Tamatan TK AR-Ridho Medan
2. Tamatan SD MIS Al-Washliyah Medan Krio berijazah tahun 2009
3. Tamatan MTs Al-Washliyah Medan Krio berijazah tahun 2012
4. Tamatan SMA Panca Budi Medan berijazah tahun 2015