

**ANALISA DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DARAT
KHUSUSNYA KERETA API TERHADAP EKONOMI MASYARAKAT
(Studi Kasus Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat)**

Skripsi

Diajukan guna Memenuhi Syarat untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Ekonomi (SE) Program Studi Ekonomi Pembangunan



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Oleh

Nama : DIANA
NPM : 1705180032
Program Studi :Ekonomi Pembangunan

**FAKULTAS KONOMI DAN BISNIS UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH
SUMATERA UTARA
MEDAN
2021**



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS EKONOMI

Jl. Kapt. Muchtar Basri No. 3 Tel. (061) 6624567 Medan 20238

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Panitia Ujian Strata -I Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidang yang diselenggarakan pada hari Sabtu, 16 Oktober 2021, pukul 08.00 WIB sampai dengan selesai. Setelah mendengar, melihat, memperhatikan, menimbang :

MEMUTUSKAN

NAMA : JULIANDA LELI MONIKA
N P M : 1705180007
JURUSAN : EKONOMI PEMBANGUNAN
JUDUL SKRIPSI : ANALISA PERSEPSI "PEDAGANG MAKANAN KELILING"
TENTANG KEBIJAKAN PEMBIAYAAN USAHA ULTRA
MIKRO (UMI) PADA ERA PANDEMI COVID-19 DI KOTA
MEDAN

DINYATAKAN : (B+) *Lulus Yudisium dan telah memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar sarjana pada Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*

Tim Penguji

Penguji I

(Dr. PRAWIDYA HARIANI, SE., M.Si)

Penguji II

(ERI YANTI NST, SE., M.Ec)

Pembimbing

(HASTINA FEBRIATY, SE., M.Si)

Ketua

(H. JANURI, SE., M.M., M.Si)



Sekretaris

(Assoc. Prof. Dr. ADE GUNAWAN, SE., M.Si)



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 (061) 6624567 Medan 20238

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi ini disusun oleh :

Nama : JULIANDA LELI MONIKA

N.P.M : 1705180007

Program Studi : EKONOMI PEMBANGUNAN

Judul Skripsi : ANALISA PERSEPSI "PEDAGANG MAKANAN
KELILING" TENTANG KEBIJAKAN PEMBIAYAAN
USAHA ULTRA MIKRO (UMI) PADA ERA PANDEMI
COVID-19 DI KOTA MEDAN

Disetujui dan memenuhi persyaratan untuk diajukan dalam ujian
mempertahankan skripsi.

Medan, Oktober 2021

Pembimbing Skripsi

HASTINA FEBRIATY, SE, M.Si

Diketahui/Disetujui

Oleh:

Ketua Program Studi
Ekonomi Pembangunan
Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU

Dr. PRAWIDYA HARIANI RS, SE, M.Si

Dekan
Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU



H. ANURI, SE., MM., M.Si



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl.Kapten Mukhtar Basri No.3 (061) 6624567 Medan 20238

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : DIANA
Npm : 1705180032
Program Studi : Ekonomi Pembangunan

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul "Analisa Dampak Pembangunan Infrastruktur Darat Khususnya Kereta Api Terhadap Ekonomi Masyarakat (Studi Kasus Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat)" adalah bersifat asli (*original*), bukan hasil menyadur secara mutlak hasil karya orang lain.

Bilamana di kemudian hari ditemukan ketidaksesuaian dengan pernyataan ini, maka saya bersedia dituntut dan di proses sesuai dengan ketentuan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Demikian pernyataan ini di buat dengan sesungguhnya dan dengan sebenar-benarnya.

Yang menyatakan



(DIANA)

ABSTRAK

Perubahan sosial yang terjadi disebabkan oleh adanya inovasi berupa teknologi atau adanya pembangunan, tentu akan membawa dampak perubahan terhadap persepsi masyarakat, baik secara alamiah maupun terencana. Oleh karena itu pokok permasalahan penelitian ini adalah analisa dampak pembangunan infrastruktur darat terhadap ekonomi di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat. Maka muncullah beberapa masalah yaitu 1. Dampak pembangunan infrastruktur darat khususnya kereta api terhadap ekonomi di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat, 2. Persepsi masyarakat terhadap pembangunan infrastruktur darat khususnya kereta api di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat. Jenis penelitian yang digunakan yaitu metode deskriptif kualitatif karena bisa melihat dan memahami fenomena yang terjadi di masa sekarang. Adapun hasil penelitian menunjukkan persepsi masyarakat terhadap pembangunan infrastruktur darat kereta api terhadap ekonomi masyarakat di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat menimbulkan pandangan positif dan negatif. Ada yang merespon dengan baik dan ada yang merespon yang tidak baik sehingga menimbulkan sikap masyarakat yang berbeda – beda terhadap pembangunan tersebut. Pembangunan tersebut menimbulkan juga dampak positif yaitu dengan adanya pembangunan tersebut dapat memperluas lapangan kerja, sedangkan dampak negatifnya adalah menimbulkan kerugian bagi masyarakat pemilik lahan. Jadi dapat disimpulkan bahwa komunikasi yang dilakukan pemerintah dan sebagian besar masyarakat ikut berpartisipasi dalam proses pembangunan tersebut.

Kata Kunci : Infrastruktur, Kereta Api, Ekonomi, Persepsi, Masyarakat.

KATA PENGANTAR



Asalamu'alaikum Wr.Wb.

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang memberikan kesehatan, kesabaran, serta kekuatan dan tak lupa pula Shalawat bernadakan salam kepada Nabi besar Muhammad SAW yang telah membawa kita ke alam yang penuh dengan ilmu pengetahuan ini sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsinya yang berjudul: **“Analisa Dampak Pembangunan Infrastruktur Darat Khususnya Kereta Api Terhadap Ekonomi Masyarakat Di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat”**, yang diajukan untuk melengkapi tugas dan syarat menyelesaikan pendidikan meraih gelar Sarjana Ekonomi pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Dalam penelitian skripsi ini penulis berusaha menyajikan yang terbaik dengan seluruh kemampuan yang dimiliki oleh penulis, namun demikian penulis menyadari bahwa pengetahuan yang dimiliki masih sangat terbatas sehingga terwujudnya skripsi ini tidak lepas dari bantuan dan dukungan berbagai pihak yang telah membimbing penulis, baik moril, materil dan ide-ide pemikiran.

Skripsi ini dipersembahkan terkhusus kepada Supriadi dan Ibunda Sri Murni Br Damanik yang telah memberikan do'a, spiritual, moral, dan materil yang tidak akan ternilai.

Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada pihak pihak yang telah membantu dan memberikan dukungan hingga skripsi ini selesai

1. Bapak Dr. H. Agussani, M.AP, selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
2. Bapak H. Januri, S.E., M.M., M.Si., selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Ibu Dr. Prawidya Hariani RS, selaku Ketua Jurusan Prodi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Ibu Roswita Hafni M.Si., selaku Sekretaris Jurusan Prodi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Ibu Dra. Lailan Safina Hasibuan, M.Si selaku Dosen Pembimbing saya yang telah sabar saya desak saat membimbing. Maaf Buk📖
6. Seluruh dosen mata kuliah Prodi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
7. Kepada Kakak Marianum, Adek Rindiani dan Anggi Anggraini yang telah memberikan semangat dan dukungannya kepada saya.
8. Kepada seluruh keluarga saya yang telah memberikan semangat dan dukungannya kepada saya.
9. Kepada Teman-teman seperjuangan skripsi saya Mistia (Ayukk/Ratu Bunian) , Julianda Leli Monika (Kawan Kos), Rifkah Ainun Br

Tangjung (Si Bucin) yang sudah saya repotin.

10. Kepada kawan yang sudah tamat yang selalu saya repotin Sumiati S.E (Guru).
11. Kepada Pacar yang selalu berantam Muhammad Agus Syahputra, makasih udah sabar dan mau nemenin kesana kesini 📧.
12. Kepada seluruh teman-teman seperjuangan saya di prodi Ekonom Pembangunan UMSU Stambuk 2015.
13. Seluruh pihak yang terlibat baik secara langsung maupun tidak langsung dalam menyelesaikan skripsi ini yang tidak bisa disebutkan satu demi satu.

Seluruh bantuan yang tidak ternilai harganya ini tidak dapat saya balas satu per satu, semoga Allah SWT membalasnya sebagai amal ibadah dan akan menjadi manfaat yang sangat besar bagi kita semua, Amin.

Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat berguna bagi semua pihak dalam menerapkan ilmu. Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun dari berbagai pihak sangat penulis harapkan demi perbaikan ke depan.

Wassalamu'alaikum Wr.Wb

Medan, September 2021

Penulis,

Diana

DAFTAR ISI

ABSTRAK	I
KATA PENGANTAR	II
DAFTAR ISI.....	V
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Identifikasi Masalah	19
1.3 Batasan Masalah dan Rumusan Masalah	19
1.3.1 Batasan Masalah	19
1.3.2 Rumusan Masalah	20
1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian	20
1.4.1 Tujuan Penelitian	20
1.4.2 Manfaat Penelitian	21
BAB II LANDASAN TEORI	22
2.1 Teori Pembangunan Pemerintah	22
2.2 Teori Pengeluaran Pemerintah	27
2.3 Teori Investasi Pemerintah	28
2.4 Infrastruktur	30
2.5 Transportasi Darat	34

2.6 Penelitian Terdahulu	38
2.7 Alur Kerangka Pemikiran	40
BAB III METODE PENELITIAN	41
3.1 Pendekatan Penelitian	41
3.2 Tempat dan Waktu Penelitian	41
A. Tempat Penelitian	41
B. Waktu Penelitian	41
3.4 Jenis dan Sumber Penelitian	41
A. Jenis Data	41
B. Sumber Data	42
3.5 Teknik Pengumpulan Data	43
3.6 Populasi dan Sampel	44
3.6.1 Populasi	44
3.6.2 Sampel	44
3.7 Tekni Analisis Data	45
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	47
4.1 Deskripsi Lokasi Penelitian	47
4.2 Dampak Pembangunan Infrastruktur Kereta Api	50
4.3 Persepsi Masyarakat Terhadap Pembangunan Kereta Api	53
4.3.1 Tabulasi Identifikasi Responden	53
4.3.2 Tabulasi Pertanyaan Responden	55
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	66
5.1 Kesimpulan	66

5.2 Saran 67

DAFTAR PUSTAKA 68

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Pagu dan Ralisasi APBN Sumatera Utara	11
Tabel 1.2 Panjang Jalan Kecamatan Langkat	15
Tabel 2.6 Tabel Penelitian Terdahulu	38
Tabel 4.1 Luas Wilayah Menurut Desa/ Kelurahan	48
Tabel 4.2 Curah Hujan dan Banyak Hari Hujan	49
Tabel 4.3 Pekerjaan Responden	55

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Belanja APBN Tahun 2021	5
Gambar 1.2 Kemantapan Jalan Nasional	6
Gambar 1.3 Infrastruktur Jalan Sumatera Utara	11
Gambar 2.1 Dampak Pembangunan Ekonomi	34
Gambar 2.2 Sistem Tranportasi Makro	35
Gambar 4.1 Jenis Kelamin Responden	53
Gambar 4.2 Usia Responden	54
Gambar 4.3 Pendidikan Responden	54

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu bagian penting dari pembangunan ekonomi, maka pertumbuhan ekonomi sebagai salah satu target utama yang harus dicapai. Secara umum pembangunan ekonomi didefinisikan sebagai suatu proses multidimensional yang mencakup berbagai perubahan mendasar atas struktur sosial, sikap-sikap masyarakat, dan institusi-institusi nasional, disamping tetap mengejar akselerasi pertumbuhan ekonomi, penanganan ketimpangan pendapatan, serta pengentasan kemiskinan. (Todaro, 2000). Tujuan utama pembangunan adalah menciptakan tingkat pertumbuhan GNP yang setinggi-tingginya, akan tetapi diikuti dengan pemberantasan kemiskinan. Penanggulangan ketimpangan pendapatan, penyediaan lapangan kerja, pendidikan yang lebih baik, dengan salah satu yang mendorong yaitu pembangunan melalui infrastruktur.

Sebagai negara yang berkembang Indonesia terus berupaya mensejahterakan rakyatnya, salah satunya melalui pembangunan bidang ekonomi. Secara umum tujuan negara dalam ekonomi makro adalah untuk mencapai stabilitasekonomi yang baik, pertumbuhan ekonomi yang tinggi, kemiskinan yang menurun serta pengangguran yang sedikit. Pemerintah dalam rangka mencapai kondisi tersebut telah mendesain kebijakan-kebijakan baik itu dilakukan oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah.

Pembangunan yang sedang giat-giatnya dilakukan pemerintah Indonesia merupakan salah satu wujud daari pengembangan agar negara kita dapat

berkembang dan dapat bersaing dengan negara lain serta 5 mewujudkan amanah UUD 1945 di alenia ke-4 yaitu: memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia. Pembangunan yang sedang diat dilakukan oleh pemerintah memberikan pengaruh terhadap sumber daya yang ada disekitarnya sehingga berpengaruh terhadap tersebut dapat mendorong pertumbuhan ekonomi. Salah satu upaya pemerintah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi adalah pembangunan infrastruktur. Infrastruktur adalah wujud modal fisik (*public capital*) yang terdiri dari jalan umum, jembatan, sistem saluran pembangunan, dan lainnya, sebagai investasi yang dilakukan oleh pemerintah. (N. Gregory Mankiw , 2003). Imfrastruktur adalah sistem fisik yang menyediakan saran drainase, pengairan, transportasi, pembangunan gedung dan fasilitas publik lainnya yang dibutuhkan untuk memenuhi berbagai macam kebutuhan dasar manusia baik itu kebutuhan sosial maupun kebutuhan ekonomi. (Neil S. Grigg, 1998). Infrastruktur berperan sangat penting dalm pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Pembangunan infrastruktur yang baik akan menjamin efesien, memperlancar pergerakan barang dan jasa, dan meningkatkan nilaitambah perekonomian (Prasetyo dan Fidaus, 2009). Ketersediaan infrastuktur merupakan salah satu faktor pendorong produktivitas daerah.

Pembangunan infrastuktur sangat diperlukan didalam proses pertumbuhan ekonomi karena dapat mendorong terjadinya pertumbuhan ekonomi, sehingga menciptakan lapangan kerja baru, menurunkan tingkat kemiskinan, dan meningkatkan pendapatan perkapita. Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Dari alokasi pembiayaan publik dan

swata, infrastruktur dipandang sebagai lokomotif pembangunan nasional dan daerah. Secara ekonomi makro ketersediaan dari jasa pelayanan infrastruktur mempengaruhi marginal productivity of private capital, sedangkan dalam konteks ekonomi mikro, ketersediaan jasa pelayanan infrastruktur berpengaruh terhadap pengurangan biaya produksi. (Kwik Kian Gie, 2002). Infrastruktur juga berpengaruh penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, antara lain dalam peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, serta peningkatan kemakmuran nyata dan terwujudnya stabilisasi makro ekonomi, yaitu keberlanjutan fiskal, berkembangnya pasar kredit, dan pengaruhnya terhadap pasar tenaga kerja.

Pembangunan infrastruktur dapat memperluas akses publik untuk memperoleh dan kontinuitas sumber – sumber daya tersebut bagi kelangsungan hidup masyarakat. Pada dasarnya infrastruktur pembangunan dapat dibedakan menjadi (1) infrastruktur ekonomi yaitu infrastruktur fisik baik yang digunakan dalam proses produksi maupun yang dimanfaatkan oleh masyarakat, meliputi semua prasarana umum. (2) infrastruktur sosial yaitu prasarana sosial seperti kesehatan dan pendidikan. Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi.

Infrastruktur juga sangat penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, antara lain dalam peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, serta peningkatan kemakmuran nyata dan terwujudnya stabilisasi makro ekonomi, yaitu keberlanjutan fiskal, berkembangnya pasar kredit, dan pengaruhnya

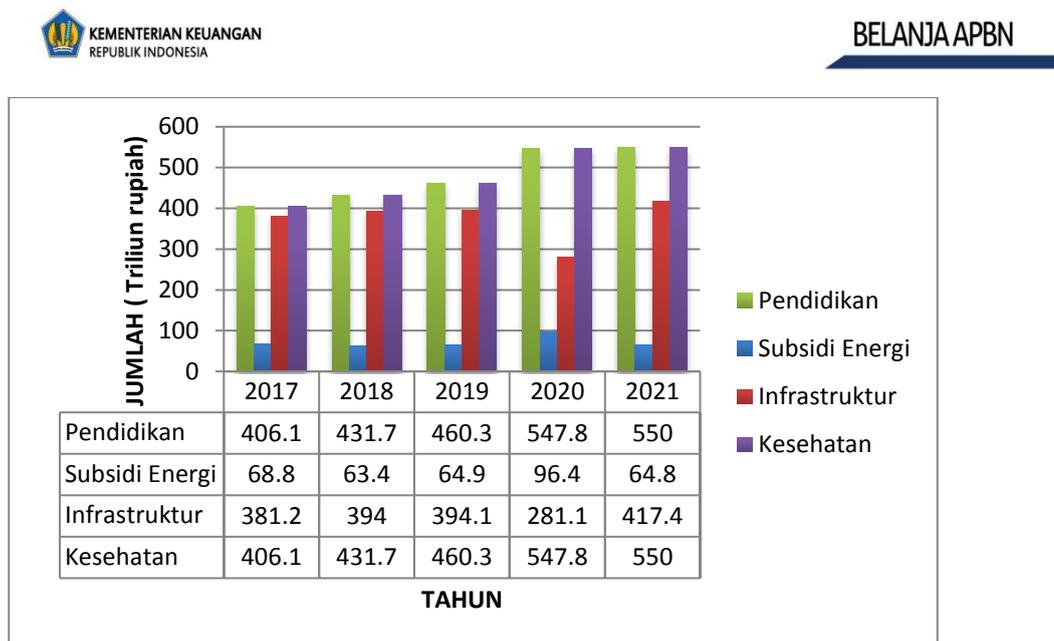
terhadap pasar tenaga kerja. Infrastrukturnya juga dapat meningkatkan mobilitas penduduk, mempercepat laju peningkatan barang, memperbaiki kualitas dari jasa pengangkutan tersebut, meningkatkan kualitas dan kuantitas sarana pembangunan, serta meningkatkan efisiensi penggunaan sarana pembangunan. (Marzuki, 2007).

Salah satu yang menghambat perekonomian Indonesia saat ini adalah lambatnya pembangunan infrastruktur. Hal ini ditandai dengan kurangnya kualitas dan kuantitas infrastruktur atau prasarana. Baik infrastruktur bersifat keras yang merujuk kepada jaringan fisik seperti jalan dan bandara maupun non fisik seperti listrik, kesejahteraan sosial, dan kesehatan Indonesia tampaknya memiliki kesulitan untuk mendorong pembangunan struktural. Ketika keadaan infrastruktur disebut Negara lemah itu berarti bahwa perekonomian Negara tersebut tidak efisien. Pembangunan infrastruktur dan pengembangan ekonomi makro seharusnya memiliki hubungan timbal balik, karena pembangunan infrastruktur menimbulkan ekspansi melalui efek multiplier. Sementara ekspansi ekonomi menimbulkan kebutuhan untuk memperluas infrastruktur yang ada, untuk menyerap makin besarnya barang dan orang yang beredar atau bersikulasi di seluruh perekonomian.

Selanjutnya biaya logistik yang tinggi di Indonesia bisa menyebabkan perbedaan harga yang substansional diantara provinsi-provinsi di nusantara. Infrastruktur yang kurang memadai juga mempengaruhi daya tarik iklim investasi di Indonesia. Menurut data oleh Kamar Dagang Indonesia dan Industri (KADIN Indonesia), dari total pengeluaran perusahaan di Indonesia, sekitar 17% diserap oleh biaya logistik. Hal ini demikian membuat para

investor berfikir dua kali sebelum memutuskan untuk berinvestasi di Indonesia.

Dalam konteks kompleks Presiden Joko Widodo mencari pendekatan baru untuk meningkatkan pembangunan infrastruktur di Indonesia. Misalnya anggaran pemerintah untuk pembangunan infrastruktur.



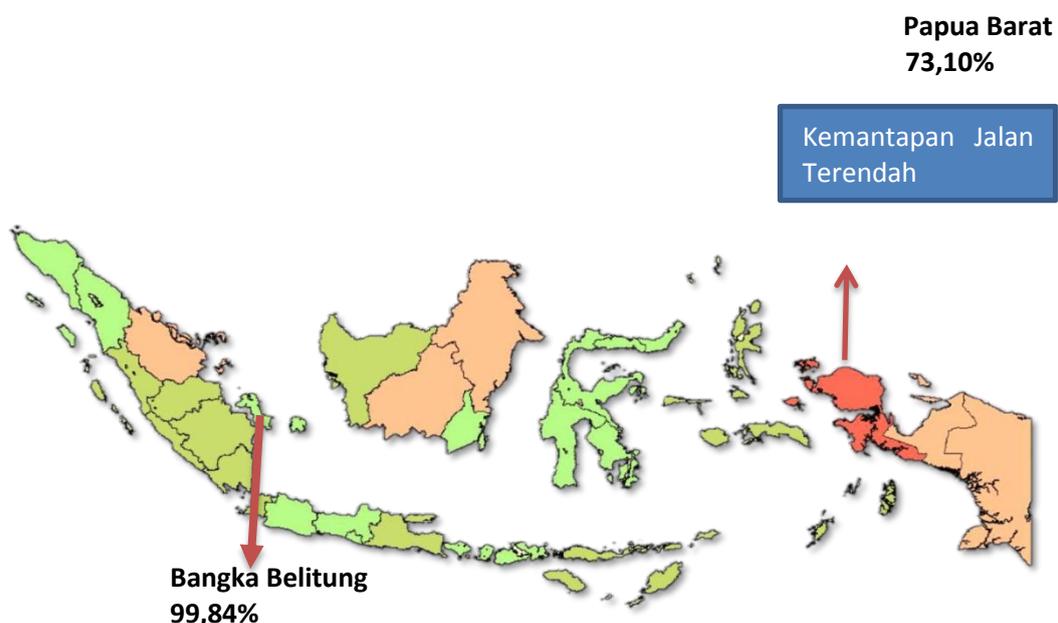
Gambar 1.1 Belanja APBN Tahun 2021

Sumber: Kementerian Keuangan

Pada pemerintah Presiden Joko Widodo dan Ma'ruf Amin, pemerintah meningkatkan anggaran infrastruktur dengan memangkas subsidi energi dengan menaikkan harga bahan minyak. Dapat dilihat perbandingan belanja APBN tahun 2017-2021 dimana anggaran ditahun 2021 mengalami penurunan mencapai 8.7%, sedangkan anggaran infrastruktur meningkat sebesar 48,4%. Selain masalah pendanaan, kendala terbesar terkait pembangunan infrestruktur di Indonesia yaitu pembebasan lahan. Karena pemilik tanah menolak untuk

menjual tanah mereka kepada pengembang proyek infrastruktur, pemilik tanah meminta harga yang sangat tinggi untuk tanah mereka.

Adapun peran infrastruktur adalah infrastruktur sebagai prasarana jaringan dasar dari keberadaan dari suatu kota atau wilayah merupakan factor penting didalam keberlangsungan dan pertumbuhan kota atau wilayah (Grigg, 1998). Apabila dalam penyediaan dan pemeliharaan infrastruktur transportasi tidak dilakukan dengan baik, maka jaringan kota atau simpul kegiatan perkotaan didalam suatu wilayah menjadi terganggu, yang selanjutnya berdampak kepada degradasi system ekonomi dan sosial masyarakat (Kodoatie, 2003). Hal ini, menunjukkan bahwa keberadaan infrastruktur merupakan modal utama suatu wilayah untuk maju dan berkembang dalam usaha memacu dan merangsang perekonomian, yang signifikan, baik lingkup makro maupun mikro. Dengan kata lain, tanpa infrastruktur jalan, infrastruktur pelabuhan laut, dan infrastruktur bandar udara yang memadai maka kemajuan pembangunan di semua aspek kehidupan manusia menjadi tidak berkembang (subsistence). (Papili, 2018).



Gambar 1.2 Kemantapan Jalan Nasional

Jalan Nasional adalah jalan arteri dan jalan kolektor dalam system jaringan jalan primer yang menghubungkan antar provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol. Wewenang penyelenggaraan jalan nasional berada pada pemerintah pusat, dalam hal ini adalah Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian PUPR. Wewenang tersebut meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan.

Kondisi Jalan Nasional di Indonesia secara umum dalam kondisi mantap dengan presentase 92,81%. Provinsi dengan presentase jalan mantap terbesar adalah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung yaitu sebesar 99,84%. Sedangkan Provinsi dengan presentase kondisi mantap terendah adalah Provinsi Papua Barat yaitu sebesar 73,10%. (PUPR, 2020)

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Provinsi Sumatera Utara 2013- 2018 telah menetapkan visi Sumatera Utara 2013- 2018, yaitu menjadikan provinsi yang berdaya saing menuju Sumatera Utara sejahtera, visi ini bermakna bahwa pemerintah daerah berkomitmen untuk melakukan pembangunan menuju kearah yang lebih baik, melalui pembangunan ekonomi dan pembangunan manusia. Pembangunan ekonomi bertujuan untuk meningkatkan daya saing, sehingga mampu berkompetisi dengan memanfaatkan sumber daya, ilmu pengetahuan dan teknologi secara optimal. Pembangunan manusia bertujuan agar masyarakat memiliki kompetensi yang tinggi, berintegrasi dan religius. Berbagai strategi telah ditetapkan sebagai langkah untuk mewujudkan visi dan misi dalam RPJMD

Provinsi Sumatera Utara 2013-2018. Terkait dengan kesejahteraan rakyat, pemerintah Provinsi Sumatera Utara menetapkan strategi peningkatan kualitas, kuantitas, dan kapasitas sarana dan prasarana pendidikan, kesehatan, dan penunjang kesejahteraan masyarakat.

Kinerja pelaksanaan APBN perlu secara rutin diukur agar dapat diketahui kendala dan permasalahan dalam implementasinya, sehingga output yang dihasilkan akan semakin optimal. Oleh karena itu, untuk dapat menggambarkan bagaimana kinerja pelaksanaan APBN di wilayah provinsi Sumatera Utara secara ringkas mencakup pendapatan pemerintah pusat tingkat provinsi, belanja pemerintah pusat tingkat provinsi, transfer ke daerah dan dana desa, serta kinerja manajemen pusat. Kinerja pelaksanaan APBN di Provinsi Sumatera Utara terdapat pada table berikut:

Tabel 1.1 Pagu dan Realisasi APBN di Provinsi Sumatera Utara Triwulan II Tahun 2020 (miliar).

Keterangan Kementerian Lembaga	2019			2020		
	Pagu	Realisasi	%	Pagu	Realisasi	%
A, Pendapatan dan Hibah	28.079,18	9.568,79	34,08	29.128,54	10.754,93	36,92
Penerimaan Dalam Negeri	28.079,18	9.568,79	34,08	29.128,54	10.754,93	36,92
Penerimaan Perpajakan	26.833,00	8.580,53	31,98	27.575,00	9.782,68	35,48
Penerimaan Negara Bukan Pajak	1.246,18	988,26	79,30	1.553,54	972,25	65,02
Hibah	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
B, Belanja Negara	67.485,72	33.695,25	49,93	57.000,45	28.297,97	49,65
Belanja Pemerintah Pusat	24.102,20	10.912,42	45,28	20.772,99	9.003,48	43,34
Belanja Pegawai	9.086,68	5.251,73	57,80	9.261,07	4.874,29	52,63
Belanja Barang	8.984,39	3.987,69	44,38	7.178,27	2.781,42	38,75
Belanja Modal	6.002,01	1.663,62	27,72	4.303,17	1.336,69	31,06
Bantuan Sosial	29,11	9,38	32,21	30,48	11,08	36,36
Transfer ke Daerah dan Dana Desa	43.383,52	22.782,83	52,51	36.227,46	19.294,49	53,26
Transfer ke Daerah	38.931,47	20.177,59	51,83	31.731,87	16.913,64	53,30
• DAU	25.258,00	14.627,97	57,91	23.134,20	13.747,71	59,43
• DBH	1.882,63	617,33	32,79	1.536,45	759,81	49,45
• DAK Fisik	3.613,22	358,53	9,92	2.418,35	325,78	13,47
• DAK Non Fisik	8.041,00	4.505,45	56,03	4.240,48	1.829,30	50,91

• DID	136,62	68,31	50,00	402,39	251,04	62,39
Dana Desa	4.452,05	2.605,24	58,52	4.495,59	2.380,85	52,96
C,Surplus/(Defisit)	-39,406.54	-		-27,871.91	-	
		24,126.46			17,543.04	

Sumber : Aplikasi SPAN pertanggal 24 Juli 2020

Pada sisi penerimaan penerimaan pajak mengalami pertumbuhan sebesar 14,01 % jika dibandingkan dengan triwulan II tahun 2019 yaitu dari Rp 8,58 triliun pada triwulan II tahun 2019 menjadi Rp 9,78 triliun ditahun 2020. Hal ini menjadi keberhasilan Kanwil DJP Sumatera Utara di tengah pandemic Covid-19 yang masih melanda Indonesia.

Pada sisi belanja pagu belanja mengalami penurunan jika dibandingkan dengan periode yang sama ditahun 2019, penurunan pagu belanja terjadi baik untuk belanja Kementrian/ Lembaga maupun belanja TKDD, perubahan pagu diambil untuk mengantisipasi dampak pandemic Covid-19 yang melanda dunia diawal tahun 2020. Perubahan ini berdasarkan peraturan presiden Nomor 54 Tahun 2020 tentang perubahan postur dan Rincian Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2020. Dari sisi realisasi, belanja mengalami penurunan pertumbuhan sebesar 16,01 % jika dibandingkan dengan periode yang sama ditahun 2019, penurunan ini terjadi sejalan dengan perubahan postur dan Rincian ditahun 2019 sebagian belanja yang telah dianggarkan di awal tahun 2020 tidak dapat direalisasikan setelah adanya Peraturan No 54 Tahun Anggaran 2020.

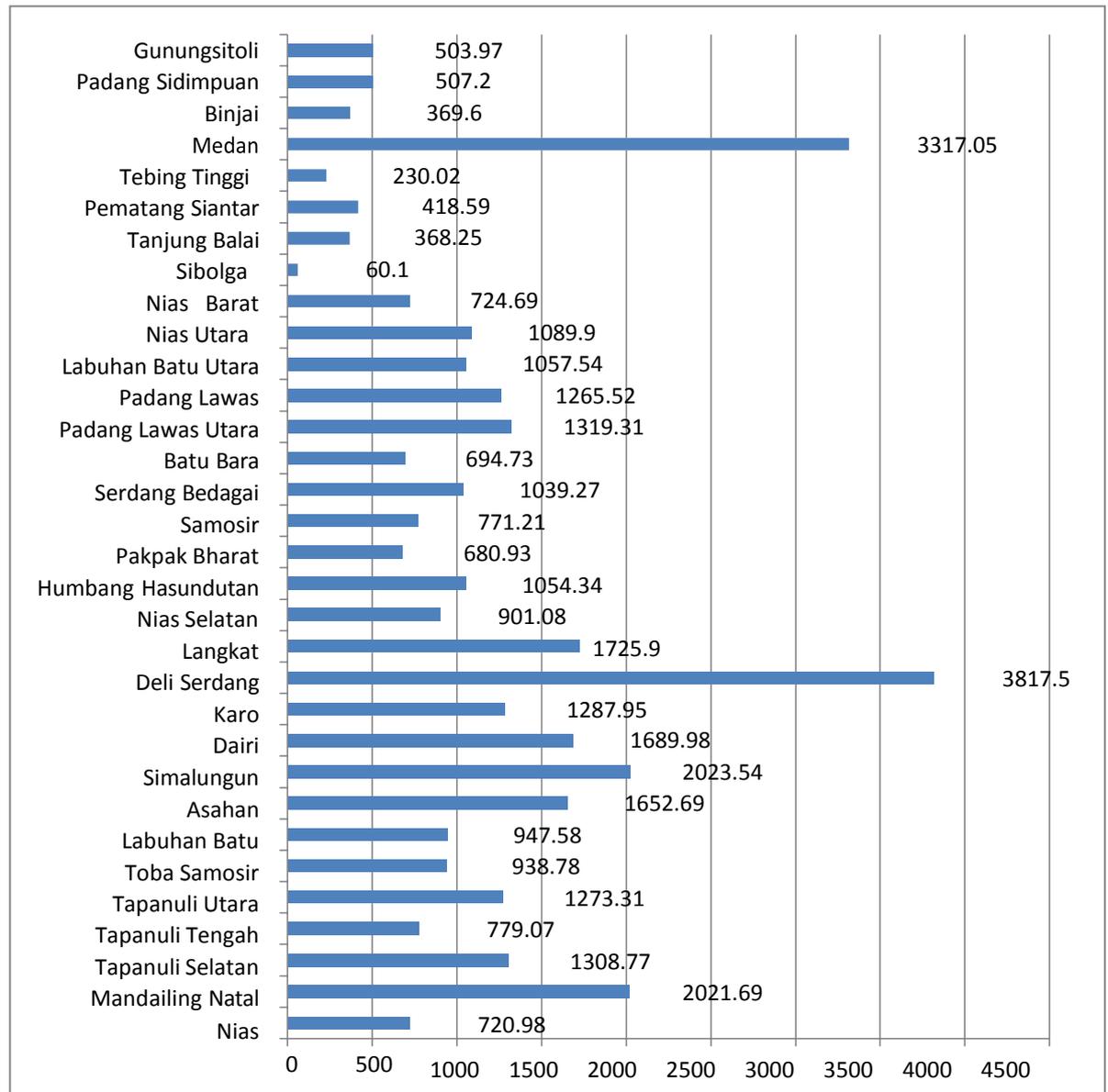
Masalah ketenagakerjaan provinsi Sumatera Utara diperkirakan akan semakin kompleks. Indikasi ini terlihat disamping penambahan penduduk usia kerja setiap tahunnya yang terus meningkat sebagai dari implikasi dari jumlah penduduk yang cukup besar. Selain itu struktur umur yang cenderung

mengelompok pada usia muda juga masih tingginya angka pengangguran terutama pengangguran terbuka. Oleh sebab itu pembangunan ketenagakerjaan dititikberatkan pada tiga masalah pokok yakni, perluasan dan pengembangan kerja, peningkatan kualitas dan kemampuan kerja, serta perlindungan tenaga kerja.

Infrastruktur jalan

sangat diperlukan oleh tiap daerah. Jalan adalah prasarana fisik, berfungsi untuk menghubungkan daerah satu dengan daerah lain dan berbagai pusat kegiatan sosial maupun ekonomi. Ketersediaan infrastruktur jalan di Provinsi Sumatera Utara memiliki pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi, seperti peningkatan jumlah output yang dihasilkan, ketersediaan kesempatan kerja, serta perkembangan sektor-sektor ekonomi yang pada akhirnya akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi disuatu wilayah.

Berdasarkan data yang diperoleh dari BPS Sumatera Utara tahun 2019 dilihat dari kuantitas infrastruktur jalan setiap kabupaten/kota yaitu panjang jalan provinsi dan jalan kabupaten menunjukkan angka yang berbeda beda. Lebih jelas mengenai mengenai perkembangan infrastruktur jalan di Sumatera Utara dapat dilihat pada Tabel 1.3



Sumber: BPS Sumut – Data Infrastruktur Jalan Tahun 2019.

Gambar 1.3 : Infrastruktur Jalan Menurut Status Jalan Provinsi dan Kabupaten (Km) di Provinsi Sumatera Utara Tahun 2019.

Dapat dilihat pada table diatas menunjukkan total panjang jalan Sumatera Utara pada tahun 2019 adalah 36.561,2 km. Berdasarkan kabupaten/kota, infrastruktur jalan terpanjang adalah Kabupaten Deli Serdang yaitu 3.817,58 km dan terendah adalah Kabupaten Sibolga yaitu 60,1 km. Kondisi panjang jalan terendah sangat memprihatinkan karena akan membawa dampak negatif untuk seluruh lapisan masyarakat seperti

meningkatnya jumlah masyarakat yang terisolasi dan mengurangi investasi yang masuk ke Provinsi Sumatera Utara sehingga pada akhirnya akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi Sumatera Utara. Kontribusi sektor lapangan usaha dibidang transportasi tahun 2019 mengalami kenaikan. Seharusnya dengan bertambahnya kontribusi sektor lapangan usaha di bidang infrastruktur untuk pertumbuhan ekonomi, semakin meningkatkan jumlah dan pemeliharaan infrastruktur jalan. Padahal pembangunan jalan maupun perbaikan jalan di Sumut berpotensi meningkatkan ekonomi sebesar 0,45% per tahun di atas *baseline* dan memperluas penyerapan tenaga kerja sebesar 0,15%. Meningkatnya efisiensi perekonomian akibat baiknya infrastruktur jalan juga mendorong peningkatan ekspor sebesar 0,75% per tahun.

Adapun Rancangan Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kabupaten Langkat disusun dengan memperhatikan RPJM Nasional, RPJMD Provinsi Sumatera Utara dan berpedoman pada RPJMD 2014- 2019 telah mencerminkan prinsip keseimbangan antara ketiga orientasi tersebut, pembangunan sosial budaya tercermin dari perwujudan masyarakat Kabupaten Langkat yang maju, mandiri, dan berdaya saing. Orientasi ekonomi tercermin dari keinginan untuk mewujudkan Kabupaten Lankat yang mandiri, yang berarti membangun berlandaskan atas kemampuan masyarakat Langkat sendiri dan memiliki daya saing serta berkeadilan. Orientasi lingkungan hidup dari pokok visi yaitu mandiri yang berarti bahwa pembangunan dilangkat disesuaikan pada potensi sumber daya alam yang ada serta sinegiritas

dan konektivitas, yang berarti antar sector pembangunan harus saling terkait dan sinergi. Adapun misi RPJMD Kabupaten Langkat 2014-2019, (1) meningkatkan profesionalisme birokrasi, (2) meningkatkan kualitas sumber daya manusia, (3) memantapkan pembangunan desa, (4) menertibkan keamanan dan ketertiban wilayah, (5) meningkatkan ketersediaan infrastruktur dan keterpaduan tata ruang wilayah, (6) meningkatkan ekonomi yang berdaya saing, (7) memulihkan keseimbangan lingkungan dan menerapkan konsep pembangunan berkelanjutan.

Kabupaten Langkat jaringan jalan yang relatif baik dan memadai yang dapat menghubungkan Kabupaten ini dengan Provinsi lain atau secara rinci :

1. Terletak pada lintasan jalur utama Sumatera utara dan Aceh.
2. Tersedianya jalan nasional yang menghubungkan Kabupaten Langkat dengan Kota Medan.

Jaringan jalan merupakan salah satu infrastruktur penunjang kegiatan sosial, ekonomi, politik, budaya, dan aktivitas manusia yang lainnya. Dengan telah tersedianya infrastruktur darat dapat membawa pengaruh yang signifikan terhadap tumbuhnya kegiatan-kegiatan ekonomi di kalangan masyarakat kabupaten Langkat. Dan dengan adanya jaringan jalan maka kegiatan manusia yang menghubungkan antara satu lokasi dengan lokasi yang lain dapat terhubung dengan baik. Berdasarkan penyelenggaraan kelas jalan, jalan di Kabupaten Langkat dibedakan menjadi jalan nasional yang diselenggarakan oleh

pemerintah pusat, jalan provinsi yang diselenggarakan oleh pemerintah provinsi Sumatera Utara, jalan Kabupaten dan desa diselenggarakan oleh pemerintah Kabupaten Langkat.

Anggaran Pengeluaran Belanja Daerah (APBD) Kabupaten Langkat yang telah disetujui oleh Bupati Langkat beserta DPRD Langkat No:1041/BA/BUP/2019 dan No:3504/DPRD/2019 tentang Ranperda APBD Langkat TA 2020. Menyatakan menerima dan menyetujui Ranperda tentang APBD Langkat TA 2020 untuk ditetapkan menjadi perda langkat dengan rincian, pendapatan Rp 1.941.036.354.159 untuk belanjanya Rp 1.937.536.354.159 dengan surplus Rp 3.500.000.000, sedangkan pembiayaan untuk penerimaan Rp 0 dan pengeluaran Rp 3.500.000.000 dengan pembiayaan Netto Rp 3.500.000.000.

Panjang jalan di Kabupaten Langkat pada tahun 2020 sepanjang 1.561,30 km, terdiri dari 860,07 km jalan beraspal, 6,20 km jalan peerkerasan, 638,58 km jalan telford/kerikil, dan 56,46 km jalan tanah/belum tembus. Kondisi jalan di Kabupaten Langkat perlu mendapat perhatian yang serius, karena 44,56% jalan Kabupaten Langkat yang ada dalam keadaan rusak dan rusak berat (695,74 km). sedangkan jalan dalam kondisi baik sebesar 51,98% (811,56 km) dan sisanya 3,46% lagi dalam keadaan sedang (54 km). Dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel 1.2 Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan Dan Kecamatan
Tahun 2020**

Kecamatan Subdistrict	Kondisi Jalan / Road Condition				Jumlah Total
	Baik Good	Sedang Fair	Rusak Bad	Rusak Berat Very Bad	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Bahorok	45,10	0,80	0,00	48,69	94,59
Sirapit	17,05	0,60	0,00	6,66	24,31
Salapian	42,27	1,40	0,00	29,95	73,62
Kutambaru	25,77	0,00	0,00	39,00	64,77
Sei Bingai	61,72	0,60	0,00	40,60	102,92
Kuala	51,63	2,60	0,00	28,07	82,30
Selesai	47,58	8,00	0,00	37,89	93,47
Binjai	29,45	1,40	0,20	11,27	42,32
Stabat	110,77	3,39	0,00	26,41	140,57
Wampu	17,58	4,70	0,00	33,76	56,04
BatangSerangan	15,20	1,40	0,00	44,92	61,52
SawitSeberang	21,00	1,40	0,00	16,10	38,50
PadangTualang	38,98	3,60	0,00	34,18	76,76
Hinai	27,65	1,60	0,20	38,69	68,14
Secanggang	83,09	1,18	0,00	23,20	107,47
TanjungPura	32,43	1,54	0,00	21,93	55,90
Gebang	36,24	2,84	0,00	16,05	55,13
Babalan	30,03	7,95	0,00	31,19	69,17
Sei Lapan	14,68	1,60	0,00	39,90	56,18
BrandanBarat	12,88	0,80	0,00	5,80	19,48
Besitang	19,00	2,20	0,00	74,72	95,92
PangkalanSusu	25,56	3,20	0,00	9,00	37,76
PematangJaya	5,90	1,20	0,80	36,56	44,46
KabupatenLangkat	811,56	54,00	1,20	694,54	1 561,30

Sumber : Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Langkat.

Sebelum pemerintahan Presiden Joko Widodo pembangunan Kereta Api di Kabupaten Langkat sudah ada yaitu pada tahun 1916 yang bertujuan untuk menghubungkan Banda Aceh dengan medan dan selesai pada tahun 1919. Namu mengalami penutupan yang tidak tahu kapan terjadi, maka pada tanggal 6 maret 2010 dibangun kembali jalur kereta api yang melayani rute Medan- Binjai yang terletak pada Km 20+889 lintas Medan- Binjai serta menjadi satu-satunya kereta api yang melintas

di jalur tersebut yang bertujuan sebagai moda angkutan ekonomi dan jasa terhadap pertumbuhan masyarakat.

Sejak tahun 2016 Kementerian Perhubungan Indonesia memulai mereaktivasi jalur Binjai–Besitang sepanjang 80 Km dengan membangun tujuh stasiun yaitu Stasiun Kuala Bingei, Stasiun Stabat, Stasiun Tanjung Pura, Stasiun Tanjung Selamat, Stasiun Gebang, Stasiun Pangkalan Brandan, dan Stasiun Besitang (terletak 1 km dari bangunan lama). Masing-masing dari stasiun ini menggunakan bangunan baru yang berdiri di samping bangunan stasiun yang lama. Selain pembangunan bangunan stasiun baru, Kementerian Perhubungan juga membangun sistem-sistem operasional terbaru untuk membantu operasi keseharian jalur ini bila sudah aktif. Sistem operasional dibangun dengan teknologi terbaru, yang meliputi sistem persinyalan seperti peraga sinyal, pendeteksi sarana, *point machine*, sistem *interlocking*, dan indikasi pelayanan PPKA; sistem telekomunikasi seperti sistem media transmisi, pesawat telepon, radio dan rekaman suara; dan sistem kelistrikan. Layanan kereta api di jalur Binjai–Besitang baru diadakan kembali pada tahun 2021 dengan adanya Kereta Api Perintis Amir Hamzah. Nantinya, Kereta Api Perintis Amir Hamzah akan beroperasi dengan frekuensi perjalanan KA sebanyak 4 kereta/hari, dan dana pagu kontrak dari pemerintah sebesar Rp2,31 miliar selama kurun waktu 1 Januari–31 Desember 2021 (<http://id.wikipedia.org>).

Ketersediaan infrastruktur ekonomi seperti Kereta Api, jalan, air bersih dan listrik di Kabupaten Langkat berpengaruh secara langsung

terhadap produktivitas ekonomi, seperti peningkatan jumlah output yang dihasilkan, ketersediaan kesempatan kerja, serta perkembangan sector-sector ekonomi yang pada akhirnya akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi disuatu wilayah. Adanya dampak itulah yang mendorong pemerintah kabupaten Langkat agar melakukan perbaikan infrastruktur untuk meningkatkan aksesibilitas dan lalu lintas barang maupun orang dalam rangka kegiatan social ekonomi seluruh Kabupaten.

Upaya mempercepat pembangunan daerah dapat dilaksanakan dengan meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan tingkat produktivitasnya. Efisiensi dalam kegiatan ekonomi harus didukung oleh infrastruktur yang memadai sehingga mendorong peningkatan potensi daerah kesinambungan. Pertumbuhan potensi daerah akan mendorong proses pertukaran sesuai dengan masing-masing dan memungkinkan bergeraknya perekonomian daerah sesuai dengan potensinya serta secara bersama-sama menuju proses pertumbuhan ekonomi nasional yang semakin meningkat sesuai dengan kemampuannya yang optimal. (Hapsari, 2011).

Pembangunan infrastruktur darat khususnya Kerata Api di Kabupaten Langkat telah berlangsung cukup lama dan dengan biaya yang cukup besar serta kontribusinya cukup besar terhadap peningkatan pertumbuhan dan produktivitas perekonomian. Namun masih banyak masalah yang dihadapi antara lain sejumlah jalur pembangunan yang dibiarkan begitu saja, kualitas yang masih rendah, perawatan infrastruktur yang kurang memadai, adanya saluran udara tegangan

ekstra tinggi (SUTET) sehingga proses pembangunan terhambat, belasan rumah warga rusak berat dan ringan yang diduga dampak dari getaran alat berat perusahaan saat mengerjakan jalur kereta api RKA, serta bergesernya beton penahan tanah yang jaraknya relative dekat dengan perumahan warga, dan sebagainya. Oleh karena itu semua jajaran dan masyarakat diminta mendukung pembangunan kereta api yang dipastikan meningkatkan kelancaran transportasi penumpang dan barang.

Adapun Pembangunan infrastruktur Kereta Api di Kabupaten Langkat membuat pekerjaan masyarakat yang biasanya bertani kini mencari pekerjaan sampingan karena lahan persawahan dan perkebunan mereka dibeli untuk pembangunan Kereta Api. Dari hal ini, banyak masyarakat yang kaya mendadak dari penjualan tanah mereka. Pembangunan kereta api ini memiliki dampak positif dan negatifnya akan tetapi masyarakat dapat menerima demi kemajuan transportasi yang akan datang.

Maka dari itu, dengan adanya pembangunan infrastruktur darat dapat menghubungkan pusat- pusat pertumbuhan ekonomi untuk memaksimalkan pertumbuhan berdasarkan prinsip keterpaduan melalui inter-modal supply chained system, memperluas pertumbuhan ekonomi dari pusat- pusat ke wilayah belakangnya (hinterland), menyebarkan manfaat pembangunan secara luas melalui peningkatan konektivitas dan pelayanan dasar ke daerah tertinggal, terpencil dan perbatasan. (bpjt.pu.go.id.setkab.go.id)

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penulis ingin melakukan penelitian yang berjudul “ **Analisa Dampak Pembangunan Infrastruktur Darat Terhadap Ekonomi di Kabupaten Langkat** ”.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka dapat diidentifikasi masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Pembangunan infrastruktur darat telah memakan biaya yang cukup besar serta kontribusinya besar terhadap peningkatan pertumbuhan dan produktivitas perekonomian.
2. Adanya pembangunan infrastruktur darat khususnya Kereta Api terhadap ekonomi masyarakat di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat membuat belasan rumah warga mengalami kerusakan berat maupun ringan.
3. Pembangunan infrastruktur darat khususnya kereta api masih mengalami masalah yaitu pembangunan yang terbengkalai, dan perawatan terhadap pembangunan infrastruktur yang kurang baik.

1.3 Batasan Dan Rumusan Masalah

1.3.1 Batasan Masalah

Berdasarkan batasan waktu dan kemampuan yang dimiliki, peneliti membatasi pada masalah dampak infrastruktur darat terhadap ekonomi masyarakat di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat.

1.3.2 Rumusan Masalah

Berkaitan dengan permasalahan yang terjadi maka penulis merumuskan masalahnya sebagai berikut :

1. Bagaimana dampak pembangunan infrastruktur darat khususnya kereta api terhadap ekonomi masyarakat di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat?
2. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap pembangunan infrastruktur darat khususnya Kereta Api di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat ?

1.4 Tujuan Dan Manfaat Penelitian

1.4.1 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Menganalisis dampak pembangunan infrastruktur darat khususnya Kereta Api terhadap ekonomi masyarakat di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat.
2. Menganalisis persepsi masyarakat terhadap infrastruktur darat khususnya Kereta Api di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat.

1.4.2 Manfaat Penelitian

A. Manfaat Akademik

1. Dengan adanya penelitian ini diharapkan akan menambah wawasan dan ilmu pengetahuan tentang dampak infrastruktur darat terhadap ekonomi masyarakat di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat.
2. Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi tambahan bagi peneliti lain.

B. Manfaat Non Akademik

1. Sebagai masukan bagi pemerintah dalam pembuatan kebijakan dalam membangun infrastruktur yang berguna bagi masyarakat.
2. Penelitian ini dapat menjadi bahan informasi bagi masyarakat.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Teori Pembangunan Ekonomi

Pembangunan dapat diartikan sebagai upaya terencana dan terprogram yang dilakukan secara terus menerus oleh suatu Negara untuk menciptakan masyarakat yang lebih baik dan merupakan proses dinamis untuk mencapai kesejahteraan masyarakat. Proses kegiatan yang dilakukan dalam rangka pengembangan kegiatan ekonomi dan peningkatan taraf hidup masyarakat. Tiap Negara selalu mengejar dengan yang namanya pembangunan dengan tujuan semua orang turut mengambil bagian. Kemajuan ekonomi adalah suatu komponen esensial dari pembangunan itu walaupun bukan satu-satunya. (Todaro, 2011). Pembangunan dapat diartikan sebagai suatu perubahan, mewujudkan suatu kondisi kehidupan bernegara dan bermasyarakat yang lebih baik dari kondisi sekarang, sedangkan pembangunan sebagai suatu pertumbuhan menunjukkan kemampuan suatu kelompok untuk terus berkembang, baik secara kualitatif maupun kuantitatif dan merupakan sesuatu yang mutlak harus terjadi dalam pembangunan. (Siagian, 1983).

Pembangunan adalah hasil dari kegiatan dan program yang dibuat oleh pemerintah yang peruntukkan bagi masyarakat untuk menunjang pencapaian kesejahteraan social, tujuan ekonomi social, demografi politik, dan sebagainya dengan cara meningkatkan pembangunan. Sedangkan pelaksanaan yaitu sebagai cara atau strategi yang diarahkan untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan.

Pembangunan adalah usaha atau rangkaian kegiatan usaha pertumbuhan dan perubahan yang terencana dan dilaksanakan secara sadar oleh suatu bangsa dan Negara serta pemerintah dalam rangka pembinaan bangsa. Pembangunan yang dilaksanakan haruslah diusahakan dan direncanakan secara sadar artinya pemerintah baik pusat maupun daerah harus memperhatikan pembangunan pedesaan demi tercapainya tujuan pembangunan nasional (S.P.Siagian, 2005).

<http://repository.uin-suska.ac.id>

Kecenderungan globalisasi dan regionalisasi sekaligus tantangan dan peluang baru bagi proses pembangunan di Indonesia. Dalam era seperti ini, kondisi persaingan antar pelaku ekonomi (badan usaha dan/atau negara) akan semakin tajam. Dalam kondisi persaingan yang sangat tajam ini, tiap pelaku ekonomi (tanpa kecuali) dituntut menerapkan dan mengimplementasikan secara efisien dan efektif strategi bersaing yang tepat. (Kuncoro, 2004). Proses pembangunan menghendaki adanya pertumbuhan ekonomi yang diikuti oleh perubahan (*growth plus change*) dalam perubahan struktur ekonomi, dari pertanian ke industri atau jasa, perubahan kelembagaan, baik lewat regulasi maupun reformasi kelembagaan. Pembangunan secara berencana lebih dirasakan sebagai suatu usaha yang lebih rasional dan teratur bagi pembangunan masyarakat yang belum ataupun berkembang. (Subandi, 2011).

Pembangunan biasa diartikan sebagai upaya mencapai tingkat pertumbuhan pendapatan per kapita (*income per capita*) yang berkelanjutan agar negara dapat memperbanyak output yang lebih cepat dibandingkan laju pertumbuhan penduduk. Tingkat dan pertumbuhan nasional bruto (*gross*

national income – GNI) perkapita riil (pertumbuhan moneter dari GNI perkapita dikurangi tingkat inflasi) sering digunakan untuk mengukur kesejahteraan ekonomi penduduk keseluruhan – seberapa banyak barang dan jasa riil yang tersedia untuk dikonsumsi dan diinvestasikan oleh rata – rata penduduk. (Todaro & Smith, 2011).

Pembangunan ekonomi dimasa lalu umumnya diapandang dalam kaitannya dengan perubahan secara terencana atas struktur produksi dan kesempatan kerja. Dalam proses ini, peran sector pertanian akan menurun untuk memberi peluang muncul dan berkembangnya sector manufaktur dan jasa. Oleh sebab itu, strategi pembangunan biasanya berfokus pada proses industrialisasi yang cepat, yang sering merugikan pembangunan pertanian dan perdesaan. (Todaro & Smith, 2011).

Pembangunan ekonomi merupakan suatu proses multidimensional yang mencakup berbagai perubahan mendasar atas struktur social, sikap- sikap masyarakat, dan institusi – institusi nasional, disamping tetap mengejar akselerasi pertumbuhan ekonomi, penanganan ketimpangan pendapatan, serta pengentasan kemiskinan. (Todaro & Smith, 2011).

Menurut Sumitro Djojohadikusumo, pembangunan ekonomi adalah suatu proses transformasi yang dalam perjalanan waktu ditandai oleh perubahan structural yaitu perubahan pada landasan ekonomi maupun pada kerangka susunan ekonomi masyarakat yang bersangkutan. (Sunasi, 2004).

Pembangunan ekonomi adalah usaha- usaha untuk meningkatkan taraf hidup suatu bangsa yang seringkali di ukur dengan tinggi rendahnya pendapat riil perkapita. Jadi tujuan pembangunan ekonomi di samping untuk menaikkan

pendapatan nasional rill juga untuk meningkatkan produktivitas. (Irawan dan Suparmoko, 1992).

Dalam pembangunan ekonomi, pembangunan infrastruktur menjadi salah satu aspek penting. Tidak bias dipungkiri bahwa laju pertumbuhan ekonomi negara tidak lepas dari pengaruh infrastruktur yang ada dalam negara tersebut. Pertumbuhan ekonomi ini pada akhirnya juga akan mempengaruhi kesejahteraan masyarakatnya. Dalam ilmu ekonomi infrastruktur merupakan wujud dari public capital (modal public) yang dibentuk dari investasi yang dilakukan pemerintah. Infrastruktur dalam penelitian ini meliputi jalan, jembatan, dan system saluran pembuangan. (Mankiw, 2003). Hal serupa di jelaskan oleh Todaro (2006) bahwa tingkat ketersediaan infrastruktur di suatu adalah factor penting dan menentukan tingkat kecepatan dan perluasan pembangunan ekonomi.

Todaro (2006) menjelsakan bahwa pertumbuhan ekonomi dipengaruhi oleh beberapa factor penting yaitu:

➤ Akumulasi Modal

Akumulasi modal adalah semua investasi baru yang berwujud tanah (lahan), peralatan fiscal dan sumber daya manusia (*human resources*), akan terjadi jika ada bagian dari pendapatan sekarang yang ditabung dan kemudian di investasikan untuk memperbesar output pada masa yang akan datang. Akumulasi modal akan menambah sumber daya yang telah ada.

➤ Pertumbuhan Penduduk

Pertumbuhan penduduk yang pada akhirnya memperbanyak jumlah angkatan kerja. Pertumbuhan dan pertumbuhan angkatan kerja secara tradisional dianggap sebagai salah satu faktor positif dalam memacu pertumbuhan ekonomi. Jumlah tenaga kerja yang lebih besar berarti akan menambah jumlah tenaga kerja produktif, sedangkan pertumbuhan penduduk yang lebih besar berarti meningkat ukuran pasar domestiknya.

➤ **Kemajuan Teknologi**

Menurut para ekonom, kemajuan merupakan faktor yang penting bagi pertumbuhan ekonomi. Sederhananya, kemajuan teknologi disebabkan oleh adanya penemuan cara- cara baru dengan memperbaiki cara- cara lama yang digunakan dalam melakukan pekerjaan tradisional.

Dalam studi mengenai infrastruktur, pertumbuhan ekonomi sering dikaitkan dengan teori neo klasik yang dikembangkan oleh Solow. Model pertumbuhan Solow menjelaskan bahwa perekonomian berbagai negara akan bertemu pada tingkat pendapatan yang sama, dengan syarat negara- negara tersebut mempunyai tingkat tabungan, depresiasi, pertumbuhan angkatan kerja dan produktivitas yang sama (Todaro, 2006) .

2.2 Teori Pengeluaran Pemerintah

Pengeluaran pemerintah mencerminkan kebijakan pemerintah. Apabila pemerintah telah menetapkan suatu kebijakan untuk membeli barang dan jasa, pengeluaran pemerintah mencerminkan biaya yang harus dikeluarkan oleh pemerintah untuk melaksanakan kebijakan tersebut.

❖ Teori Adolf Wagner

Teori Adolf Wagner menyatakan bahwa pengeluaran pemerintah dan kegiatan pemerintah semakin lama semakin meningkat. Tendensi ini oleh Wagner disebut hukum selalu meningkatnya peranan pemerintah. Inti teorinya makin meningkatnya peran pemerintah dalam kegiatan dan kehidupan ekonomi masyarakat sebagai suatu keseluruhan. Wagner menyatakan bahwa dalam suatu perekonomian apabila pendapatan perkapita meningkat maka secara relative pengeluaran pemerintah pun akan meningkat terutama disebabkan karena pemerintah harus mengatur hubungan yang timbul dalam masyarakat, hukum, pendidikan, rekreasi, kebudayaan, dan sebagainya.

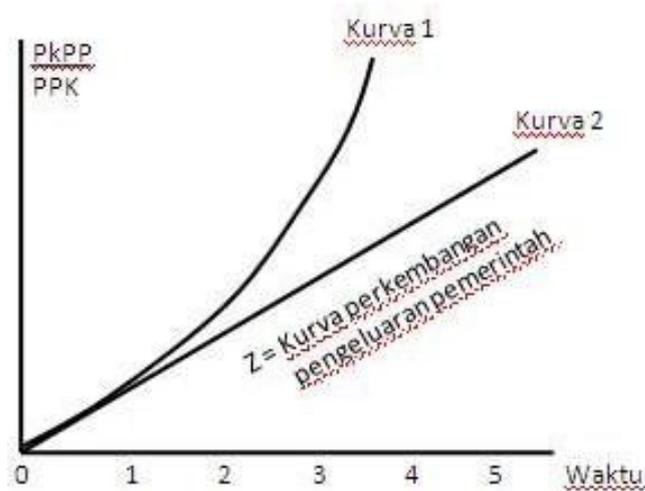
Berkaitan dengan hukum Wagner dapat dilihat beberapa penyebab semakin meningkatnya pengeluaran pemerintah, yakni meningkatnya fungsi pertahanan keamanan dan ketertiban, meningkatnya fungsi kesejahteraan, meningkatnya fungsi perbankan dan meningkatnya fungsi pembangunan. Hukum Wagner dapat diformulasikan sebagai berikut:

$$\frac{PP_kP}{PPK_1} < \frac{P_kPP_n}{PPK_2} < \dots < \frac{P_kPP_n}{PPK_n}$$

PPkP : Pengeluaran pemerintah per kapita

PPk : Pendapatan perkapita, yaitu GDP jumlah penduduk

1,2,... n : Jangka waktu (tahun)



Teori Wagner mendasarkan pandangannya pada suatu teori yang disebut organic theory of state yaitu teori organis yang menganggap pemerintah sebagai individu yang bebas bertindak terlepas dengan masyarakat lain. Kuva diatas menunjukkan secara relatif peranan pemerintah semakin meningkat.

2.3 Teori Investasi Pemerintah

Investasi atau penanaman modal memegang peranan penting bagi setiap usaha karena bagaimanapun juga investasi akan menimbulkan peluang bagi pelaku ekonomi untuk memperluas usahanya serta memperbaiki sarana-sarana produksi, sehingga dapat meningkatkan output yang nantinya dapat memperluas kesempatan kerja yang lebih banyak dan keuntungan yang lebih besar dan kemudian dana yang didapat diputar lagi untuk investasi dan diharapkan dengan adanya kenaikan yang berkelanjutan dari usaha tersebut.

Investasi pada hakekatnya merupakan awal kegiatan pembangunan ekonomi. Investasi dapat dilakukan oleh swasta, pemerintah atau kerjasama antara pemerintah dan swasta. Investasi merupakan suatu cara yang dapat

dilakukan oleh pemerintah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan untuk jangka panjang dapat menaikkan standar hidup masyarakatnya (Mankiw, 2010: 62)

Teori ekonomi mendefinisikan atau mengartikan investasi sebagai pengeluaran-pengeluaran untuk membeli barang-barang modal dan peralatan-peralatan produksi dengan tujuan untuk mengganti dan terutama menambah barang-barang modal dalam perekonomian yang akan digunakan untuk memproduksi barang dan jasa di masa depan. Dengan perkataan lain, dalam teori ekonomi investasi berarti kegiatan pembelanjaan untuk meningkatkan kapasitas memproduksi suatu perekonomian.

Public Investment (Investasi Pemerintah), merupakan penanaman modal yang dilakukan oleh pemerintah, baik dari pemerintah pusat maupun pemerintah daerah dengan tujuan untuk melayani kebutuhan masyarakat. Investasi pemerintah adalah penempatan sejumlah dana/barang dalam jangka panjang untuk investasi langsung untuk memperoleh manfaat ekonomi, social, dan manfaat lainnya. Yang bertujuan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dalam rangka memajukan kesejahteraan umum. Adapun sumber dana dalam investasi pemerintah dapat bersal dari:

- a. Anggaran pendapatan dan belanja Negara.
- b. Keuntungan investasi terdahulu.
- c. Dana/ barang amanat pihak lain dikelola oleh badan investasi pemerintah.
- d. Sumber – sumber lainnya yang sah.

Sumber dana investasi pemerintah ditempatkan pada rekening induk dana investasi yang ditentukan oleh menteri keuangan. Sumber dana pemerintah pemerintah ditempatkan pada badan investasi pemerintah dan dikelola secara tersendiri oleh badan investasi pemerintah. (Lono, 2018).

2.4 Infrastruktur

Infrastruktur (infrastructure) menurut Oxford Dictionaries (dalam Mulyo et al, 2018:1) adalah struktur fisik dan organisasi dasar seperti bangunan, jalan, pasokan energi yang diperlukan untuk beroperasinya masyarakat dan institusi. Dari defenisi ini infrastruktur dibagi dalam 7 kelompok yaitu: 1. Transportasi (jalan raya, jembatan) 2. Pelayanan transportasi (bandara, pelabuhan, terminal) 3. Pengairan (saluran air, sistem pengairan, bendungan) 4. Pengelolaan limbah 5. Bangunan 6. Komunikasi 7. Distribusi produksi energi listrik dan lain-lain.

Infrastruktur merupakan input penting bagi kegiatan produksi dan dapat mempengaruhi kegiatan ekonomi dalam berbagai cara baik secara langsung maupun tidak langsung. Infrastruktur tidak hanya merupakan kegiatan produksi yang akan menciptakan kegiatan produksi yang akan menciptakan output, namun keberadaan infrastruktur juga mempengaruhi efisiensi dan kelancaran kegiatan ekonomi disektor-sektor lainnya (Pranessy et al, 2017:53). Stone (dalam Lestari dan Suhadak, 2019:100) mendefenisikan infrastruktur sebagai fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen-agen publik untuk fungsi-fungsi pemerintahan dalam penyediaan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan-pelayanan lainnya untuk memfasilitasi tujuan-tujuan ekonomi dan sosial.

Definisi infrastruktur menurut peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015, infrastruktur adalah fasilitas teknis, fisik, system, perangkat keras, dan lunak yang diperlakukan untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat dan mendukung jaringan struktur agar pertumbuhan ekonomi sosial masyarakat dapat bejlanan dengan baik.

Infrastruktur berkaitan pada system fisik yang menyediakan transfortasi, pengairan, drainase, bangunan- bangunan gedung dan fasilitas public yang lain yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi. System infrastruktur merupakan pendukung utama fungsi-fungsi system sosial dan ekonomi dalam kehidupan sehari – hari masyarakat. System infrastruktur dapat didefenisikan sebagai fasilitas- fasilitas atau struktur- struktur dasar, peralatan – peralatan, instalasi – instalasi yang dibangun dan yang dibutuhkan untuk berfungsinya system sosial dan system ekonomi masyarakat.

Menurut N. Gregory Mankiw dalam bukunya yang berjudul Ilmu Ekonomi tahun 2003, digambarkan bahwa infrastruktur berarti wujud modal public atau capital public sebagai bentuk investasi pemerintah dalam bentuk segala jenis fasilitas umum seperti jalan umum, system saluran pembuangan umum, jembatan untuk kebutuhan publik, dan sebagainya.

Dalam *Word Bank Report*, infrastruktur terbagi kedalam tiga golongan (*Word Bank, 1994*), yaitu:

1. Infrastruktur Ekonomi, merupakan asset fisik yang menyediakan jasa dan digunakan dalam produksi dan konsumsi final meliputi public utilities (telekomunikasi, air minum, sanitasi, dan gas) public works (

bendungan, saluran irigasi, dan drainase), serta sector transportasi (jalan, kereta api, pelabuhan laut, dan pelabuhan udara).

2. Infrastruktur Sosial, merupakan asset yang mendukung kesehatan dan keahlian masyarakat meliputi pendidikan (sekolah, dan perpustakaan), serta saran rekreasi (taman, museum, dan lain- lain).
3. Infrastruktur Administrasi/Institusi, meliputi penegakan hukum, kontrol administrasi dan koordinasi, serta kebudayaan.

Disamping itu ada juga yang membagi infrastruktur ke dalam dua golongan (Ian Jacobs, 1999), yaitu:

1. Infrastruktur dasar (*basic infrastructure*), meliputi sector – sector yang mempunyai karakteristik public dan kepentingan yang mendasar untuk sector perekonomian lainnya, tidak dapat diperjual belikan dan tidak dapat dipisah – pisahkan baik secara teknik maupun special. Contohnya seperti jalan raya, jalan kereta api, pelabuhan laut, bendungan, kanal, dan lain- lain.
2. Infrastruktur pelengkap (*complementary infrastructure*), meliputi gas, listrik, telepon, dan pengadaan air minum. Namun penggolongan ini dapat berubah menurut waktu, misalnya listrik yang dulunya digolongkan sebagai infrastruktur pelengkap, sekarang merupakan infrastruktur dasar.

Infrastruktur dalam ilmu ekonomi merupakan wujud dari *public capital* (modal publik) dibentuk dari investasi yang dilakukan oleh pemerintah yang meliputi : jalan, jembatan, dan system saluran pembuangan. Sedikitnya ada sejumlah manfaat infrastruktur diantaranya:

- a. Meningkatkan konektivitas antar wilayah atau antar Negara.
- b. Meningkatkan produktivitas suatu wilayah atau Negara.
- c. Meningkatkan efesiansi dalam alokasi sumber daya.
- d. Mempercepat pemerataan pembangunan suatu wilayah atau Negara.
- e. Mendorong investasi baru yang masuk ke wilayah atau Negara tersebut.

Analisis tentang pengaruh pembangunan infrastruktur publik terhadap ekonomi makro nasional dan regional ataupun indikator ekonomi makro lainnya mempunyai kaitan erat dengan kebijakan pembangunan infrastruktur publik. Dengan demikian analisis tentang dampak pembangunan infrastruktur publik di Indonesia mempunyai kaitan erat dalam merencanakan dan melaksanakan pembangunan infrastruktur publik. Dalam kaitannya dengan jenis – jenis infrastruktur, diatur dengan Peraturan Presiden nomor 42 tahun 2005, tentang Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur yaitu: infrastruktur transportasi, jalan, penerangan, air, minum dan sanitasi, telematika, ketenagalistrikan, dan infrastruktur pengangkutan minyak dan gas bumi.

Mengacu pada manfaat infrastruktur bagi masyarakat, beberapa komponen yang disebutkan di atas dapat dikelompokkan dalam tiga karakteristik yaitu:

- Komponen yang menghasilkan masukan/input bagi masyarakat, beberapa yang masuk dalam kategori ini misalnya: pasokan listrik, sarana air bersih.
- Komponen yang mengambil keluaran/output dari masyarakat. Beberapa yang termasuk dalam kategori ini misalnya: saluran drainase, tempat pembuangan sampah, sanitasi.

- Komponen yang dapat memberikan input dan mengambil output dari masyarakat. Beberapa yang termasuk dalam kategori ini misalnya: jaringan komunikasi, jalan raya.

Dampak pembangunan infrastruktur dapat menjadi pendorong pertumbuhan ekonomi, dan sebaliknya pertumbuhan ekonomi sendiri juga dapat menjadi tekanan bagi infrastruktur. Pertumbuhan ekonomi yang positif akan berbagai infrastruktur. Perannya sebagai penggerak di sector perekonomian akan mampu menjadi pendorong berkembangnya sector – sector terkait sebagai multiplier dan pada akhirnya akan menciptakan usaha baru dan memberikan output hasil produksi sebagai input untuk konsumsi.

Dalam pembangunan ekonomi akan memberikan dampak pada pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kualitas hidup. Pertumbuhan ekonomi sendiri akan berpengaruh terhadap investasi . sedangkan peningkatan kualitas hidup akan berpengaruh terhadap kesejahteraan masyarakat, Karen dengan pembangunan infrastruktur dapat mengurangi kemiskinan dan jumlah pengangguran suatu negara.



Gambar 2.1 Dampak Pembangunan Ekonomi

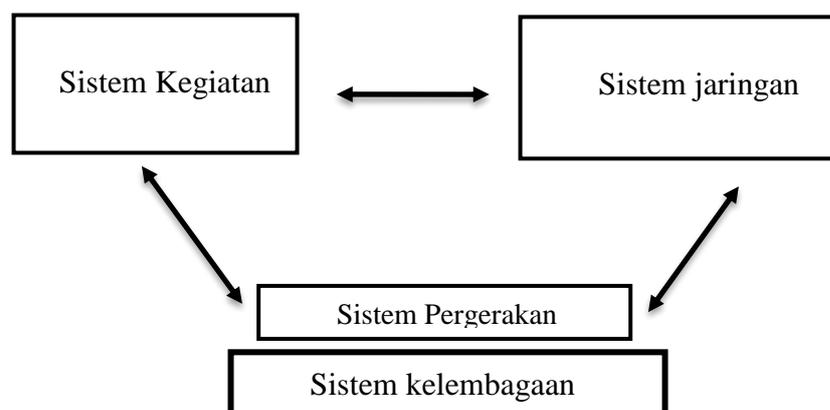
sumber: <https://www.dosenpendidikan.co.id>

2.5 Transportasi Darat

Menurut Hadiharja dkk, dalam buku Sistem Transportasi (1997), transportasi adalah pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pergerakan (movement) dan secara fisik terjadi perpindahan tempat atas barang atau penumpang dengan atau tanpa alat angkut ke tempat lain.

Menurut Kamaluddin (1986) dalam Musa dan Setiono (2012), transportasi adalah mengangkut atau membawa suatu barang dari suatu tempat ke tempat lainnya atau dengan kata lain yaitu merupakan suatu gerakan pemindahan barang – barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain.

System transportasi adalah gabungan dari beberapa komponen akan atau objek yang saling berkaitan. Dalam setiap organisasi, perubahan pada satu komponen akan memberikan perubahan pada komponen lainnya (Tamin, 2008). System transportasi secara menyeluruh (makro) yang masing – masing saling berkaitan untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar pada gambar berikut ini:



Gambar 2.2 Sistem Transportasi Makro (Tamin,2008)

Pergerakan lalu lintas timbul karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Kita perlu bergerak karena kebutuhan kita tidak bias dipenuhi di tempat kita berada. Setiap tata guna lahan atau system kegiatan (system mikro yang pertama) mempunyai kegiatan tertentu yang akan membangkitkan Pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. System tersebut merupakan system pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan, dan lain- lain. Interaksi yang terjadi antara system kegiatan dengan system jaringan menghasilkan manusia dan/atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan/atau orang (pejalan kaki). System pergerakan yang aman, cepat, nyaman, murah, hadal dan sesuai dengan lingkungannya dapat tercipta jika pergerakan tersebut diatur oleh system rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik (Tamin,2008).

Untuk menjamin terwujudnya system pergerakan yang aman, nyaman, lancar, murah, handal, dan sesuai lingkungannya, maka dalam system transportasi makro terdapat system mikro tambahan lainnya yang disebut system kelembagaan yang meliputi individu, kelompok, lembaga, dan instansi pemerintah serta swasta yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung dalam setiap system mikro tersebut (Tamin, 2008).

Secara garis besar dengan melihat mediumnya transportasi ini dapat dibedakan menjadi moda darat air dan udara. Lebih jauh modal darat dapat dibedakan modal jalan dan kereta api (Aziz dan Asrul, 2014). Moda transportasi darat terdiri dari berbagai variasi dan jenis alat transportasinya. Menurut Miro (2012), transportasi darat dapat diklasifikasikan menjadi :

1. Geografis fisik, terdiri dari moda transportasi jalan rel, moda transportasi perairan daratan, moda transportasi khusus dari pipa dan kabel serta moda transportasi jalan raya.
2. Geografis administrative, terbagi atas transportasi dalam kota, transportasi desa, transportasi antar kota dalam provinsi (AKDP), transportasi perkotaan antar provinsi (AKAP), dan transportasi lintas batas antar Negara (internasional).

Menurut Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, yang dimaksud dengan jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan pelengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Menurut Undang – Undang Nomor 38 tahun 2004 Pasal 5, peran jalan dibagi menjadi tiga yaitu:

1. Sebagai prasaran transportasi: mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial, budaya, lingkungan hidup, politik, hankam, serta dipergunakan sebesar – besarnya kemakmuran rakyat.
2. Sebagai prasaran distribusi barang dan jasa: merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan Negara.
3. Merupakan satu kesatuan system jaringan jalan: menghubungkan dan mengikat seluruh wilayah republic Indonesia.

Menurut Undang – Undang Nomor 38 tahun 2004 Pasal 5 komponen prasarana transportasi dibagi menjadi dua kelompok yaitu:

1. Jalan yang berupa jalur gerak seperti jalan raya, jalan baja, jalan air, jalan udara dan jalan khusus.
2. Terminal yang berupa suatu tempat pemberhentian alat transportasi guna menurunkan atau menaikkan penumpang dan barang seperti: terminal jalan raya (stasiun bus, halte bus, dan lain – lain), terminal jalan rel yaitu kereta api, terminal jalan khusus seperti gudang dan lain – lain.

<http://e-journal.uajy.ac.id>

2.6 Penelitian Terdahulu

Tabel 2.6

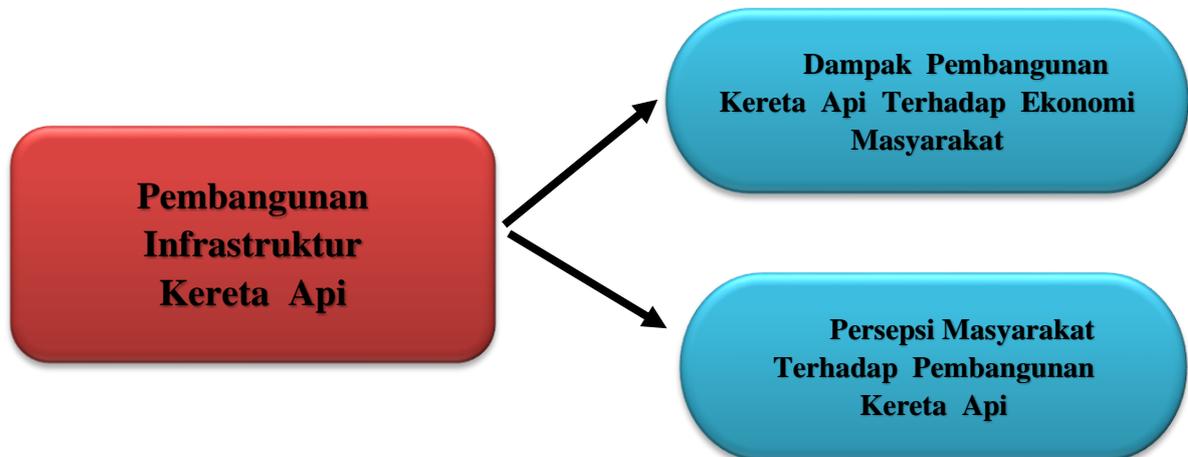
Tabel Penelitian Terdahulu

No	Penelitian (Tahun)	Judul Penelitian	Variabel Yang Digunakan	Hasil Penelitian
1	Anisa P.C Sitepu (2019)	Analisis Dampak Infrastruktur Fly Over terhadap kondisi ekonomi di Kota Medan	Infrastruktur Fly Over, Pendekatan Masyarakat	Ketersediaan infrastruktur jalan tidak langsung terhadap produktivitas ekonomi, seperti peningkatan jumlah output yang dihasilkan, ketersediaan kesempatan kerja,

				serta perkembangan sector – sector ekonomiyang pada akhirnya akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi disuatu negara atau wilayah.
2	Aram Palilu (2018)	Analisis pengaruh pembangunan infrastruktur transportasi terhadap PDRB di kota Ambon	Infrastruktur transportasi jalan, infrastruktur transportasi laut, infrastruktur transportasi bandar udara	secara simultan infrastruktur transportasi yang paling tinggi pengaruhnya terhadap PDRB Kota Ambon, adalah infrastruktur jalan. Hal ini disebabkan karena infrastruktur jalan melalui sektor pengangkutan di jalan raya sangat berperan untuk mendistribusikan barang/orang secara efektif dan efisien

2.7 Alur Kerangka Penelitian

Kebijakan Pemerintah Dalam Pembangunan Infrastruktur Darat.



BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian adalah langkah dan prosedur yang dilakukan dalam mengumpulkan informasi empiris guna memecahkan masalah dan menguji hipotesis dari sebuah penelitian.

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian adalah keseluruhan cara atau kegiatan dalam suatu penelitian yang dimulai dari perumusan masalah sampai membuat suatu kesimpulan. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif, dimana

pendekatan deskriptif kualitatif adalah suatu pendekatan investigasi karena biasanya peneliti mengumpulkan data dengan cara bertatap muka langsung dan berinteraksi dengan orang – orang di tempat penelitian.

3.2 Tempat Dan Waktu Penelitian

A. Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat.

B. Waktu Penelitian

Diperkirakan waktu penelitian dilakukan selama kurang lebih selama satu bulan.

3.4 Jenis dan Sumber Data

A. Jenis Data

Metode yang digunakan dalam penelitian ini deskriptif kualitatif. Yaitu penelitian yang bertujuan untuk memberikan penjelasan mengenai fenomena yang terjadi pada masa sekarang, serta untuk menggambarkan secara sistematis, akurat, dan akurat mengenai fakta – fakta atau sifat – sifat dan hubungan antara fenomena yang diteliti (Moleong, 2007 : 21).

Dalam metode penelitian kualitatif hasil analisis tidak tergantung dengan jumlah, tetapi data yang dianalisis dari berbagai pandangan. Penelitian yang dilakukan meliputi kegiatan pengumpulan data, dan analisis data.

Berdasarkan skala pengukuran jenis data yaitu data nominal dimana data ini memiliki sifat yang setara dan tidak bisa menunjukkan tingkatan tertentu seperti berbicara tentang perekonomian di Kecamatan

Besitang, dan data orignal yaitu data yang memiliki tingkatan tertentu yang dimulai dari yang terendah sampai urutan tertinggi seperti membuat sebuah kuisisioner.

B. Sumber Data

1. Data Primer

Data yang dikumpulkan melalui pengamatan langsung pada objek. Untuk melengkapi data, maka melakukan wawancara secara langsung dan mendalam dengan berpedoman pada daftar pertanyaan yang telah disiapkan sebagai alat pengumpulan data.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang telah tersedia dalam berbagai bentuk. Data skunder biasanya berupa bukti, catatan atau laporan historis yang telah tersusun dalam arsip (data documenter) yang dipublikasikan. Dalam penelitian ini data skunder di dapat dari Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Langkat, Badan Pusat Statistik Kabupaten Langkat, dan Wabsite.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpilan data merupakan langkah yang paling utama dalam penelitian. Karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data, tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, naka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan.

Teknik pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti dengan menggunakan data primer dan data data skunder. Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung melalui wawancara terhadap para informan

penyebaran kuisisioner melalui masyarakat. Sedangkan data skunder adalah data yang berbentuk dokumen - dokumen perusahaan yang bisa di publikasikan. Untuk itu penulis secara individu akan langsung terjun ke lapangan dan berada si tengah – tengah masyarakat guna memperoleh data informan. Yang menjadi informan dalam penelitian ini adalah masyarakat yang sering menggunakan angkutan umum.

Dalam penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Dimana peneliti menggunakan studi literatur yaitu serangkaian kegiatan yang berkenaan dengan metode pengumpulan data pustaka, membaca dan mencatat, serta mengelola bahan penelitian. (Zed, 2008 : 3). Dalam penelitian ini angket digunakan sebagai alat pendamping dalam mengumpulkan data. Daftar pertanyaan dibuat semi terbuka yang memberi pilihan jawaban pada responden dan memberi pilihan jawaban pada responden dan memberikan penjelasan-penjelasan yang diperlukan oleh peneliti.

3.6 Populasi Dan Sampel

3.6.1 Populasi

Populasi adalah kelompok elemen yang lengkap, yang biasanya berupa orang, objek, transaksi, atau kejadian dimana kita tertarik untuk mempelajarinya atau menjadi objek penelitian. (Kuncoro, 2013)

Dalam penelitian ini populasinya adalah masyarakat di Kabupaten Langkat yang menggunakan transportasi darat baik dari daerah satu ke daerah yang lain.

3.6.2 Sampel

Sampel adalah suatu himpunan (subset) dari unit populasi. Desain yang digunakan dalam penelitian ini adalah non probability sampling. Artinya

pengambilan sampel yang tidak memberi peluang/kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi yang dipilih untuk menjadi sampel. Banyaknya sampel yang di gunakan adalah 30 responden. Teknik penarikan sampel yang dilakukan dengan cara *Judgement Sampling*. Metode ini digunakan untuk memilih sampel berdasarkan penilaian terhadap beberapa karakteristik anggota sampel yang disesuaikan dengan maksud penelitian. (Kuncoro, 2013).

3.7 Teknik Analisis Data

Menelaah seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber, yaitu wawancara, pengamatan yang sudah dilakukan dalam catatan lapangan, dokumen dan sebagainya sampai dengan penarikan kesimpulan. Pelaksanaan analisis data, peneliti mengacu pada beberapa tahapan yang dijelaskan Miles dan Huberman, antara lain :

- 1) Pengumpulan informasi melalui wawancara terhadap key informan atau responden khabib yang bisa memberikan informasi secara akurat mengenai data penelitian, kemudian observasi langsung ke lapangan untuk menunjang penelitian yang dilakukan agar mendapat sumber data yang di harapkan.
- 2) Reduksi data (data reduction) yaitu proses pemuliharaan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, transformasi data kasar yang muncul dari catatan – catatan di lapangan selama meneliti. Transkrip data (transformasi data) bertujuan untuk memilih informasi mana yang dianggap sesuai dan tidak sesuai dengan masalah yang menjadi pusat penelitian di lapangan.

- 3) Penyajian data (data display) yaitu kegiatan sekumpulan informasi dalam bentuk negatif, grafik jaringan, table dan bagan yang bertujuan untuk mempertajam pemahaman penelitian terhadap informasi yang dipilih kemudian disajikan dalam table ataupun uraian penjelasan.
- 4) Tahap akhir adalah penarikan kesimpulan atau verifikasi (conclusion drawing atau verification), yang mencari pola – pola penjelasan, konfigurasi yang mungkin, alur sebab – akibat dan proposisi. Penarikan kesimpulan dilakukan secara cermat dengan melakukan verifikasi berupa tinjauan ulang pada catatan – catatan di lapangan sehingga data dapat diuji validitas. (PD Mangilu, hal. 31, *Ibid*, hal. 32).

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat. Besitang merupakan daerah yang terkena pembangunan Kereta Api yang menghubungkan Sumatera Utara dengan Aceh. Dengan adanya pembangunan infrastruktur Kereta Api dapat memajukan perekonomian masyarakat sekitar dan dapat memberikan kenyamanan terhadap pengguna transportasi umum di Kabupaten Langkat.

Kecamatan besitang Kabupaten Langkat merupakan salah satu daerah yang berada di Sumatera Utara. Secara geografis Kecamatan Besitang berada pada 040 11'15" – 030 54'40" Lintang Utara, 980 13'19"

– 980 03'58" Bujur Timur, dan 6 m dari permukaan laut. Kecamatan Besitang menempati area seluas 72.074 Ha (720,74 Km²), yang terdiri dari 3 kelurahan dan 7 desa. Area Kecamatan Besitang berbatasan dengan sebelah Utara Kecamatan Pematang Jaya dan Pangkalan Susu, sebelah Selatan Kecamatan Batang Serangan dan Sei Lapan, sebelah Barat Propinsi Aceh, sebelah Timur Kecamatan Brandan Barat dan Sei Lapan.

Tabel 4.1 Luas wilayah menurut Desa/ Kelurahan

Desa/ Kelurahan (1)	Luas (Km ²) 47	Rasio trhadap total Luas Kecamatan (%) (3)
1. Pir ADB	21,74	3,02
2. Sekoci	36,42	5,05
3. Bukit Mas	468,79	65,04
4. Halaban	48,51	6,73
5. Bukit Selamat	64,74	8,98
6. Pekan Besitang	37,14	5,15
7. Kampung Lama	13,06	1,81
8. Bukit Kubu	17,84	2,48
9. Suka Jaya	12,50	1,73
J u m l a h	720,74	100,00

Sumber : BPS Kabupaten Langkat

Berdasarkan luas daerah menurut Desa/ Kelurahan di Kecamatan Besitang, luas daerah terbesar adalah Desa Bukit Mas dengan Luas 468,79

km² atau 65,04 % diikuti dengan Desa Bukit Selamat dengan Luas 65,74 km² atau 8,98 % sedangkan luas daerah terkecil adalah Desa Suka Jaya dengan luas 12,50 km² atau 1,73 % dari total Desa/ Kelurahan di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat.

Seperti umumnya daerah- daerah lainnya di Sumatera Utara Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat termasuk daerah yang beriklim tropis. Sehingga daerah ini memiliki dua musim yaitu musim kemarau dan musim hujan. Musim kemarau dan musim hujan biassanya ditandai dengan sedikit banyaknya hari hujan dan volume curah hujan pada bulan terjadinya musim. Iklim diwilayah Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat termasuk tropis dengan indikator iklim sebagai berikut:

Tabel 4.2 Curah Hujan dan Banyaknya Hari Hujan

Bulan	Curah Hujan (mm)	Hari Hujan (hari)
(1)	(2)	(3)
1. Januari	149	9
2. Februari	65	6
3. Maret	53	3
4. April	64	12
5. Mei	199	14
6. Juni	226	9
7. Juli	63	8
8. Agustus	96	7
9. September	215	16
10. Oktober	415	19

11. November	241	9
12. Desember	325	9
J u m l a h	2111	121

Sumber : Dinas Pertanian dan Ketahanan Pangan Kab. Langkat

Curah hujan paling tinggi berada pada bulan Oktober 415 mm dengan hari hujan sebanyak 19 hari per bulan. Dengan intensitas hujan yang lumayan tinggi serta hari hujan yang lumayan besar dipastikan bulan tersebut sering terjadi hujan yang begitu lebat. Sedangkan hujan yang paling rendah berada pada bulan Maret sebesar 53 mm dengan hari hujan sebanyak 3 hari/ bulan. Kecendrungan utama yang harus diantisipasi dari sisi iklim daerah adalah potensi bencana alam suhu udara yang cenderung meningkat, angin kencang dan potensi banjir akibat curah hujan yang tinggi atau banjir kiriman dari daerah hulu.

4.2 Dampak Pemabangunan Infrastruktur Kereta Api di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat.

Pembangunan infrastruktur darat di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat memiliki sasaran dan infrastruktur dimana salah satunya dalam bidang transportasi. Sasaran tersebut disusun berdasarkan kebijakan yang telah disusun oleh pemerintah daerah dan pemerintah pusat. Salah satu sasaran tersebut adalah memperbaiki semua infrastruktur yang ditujukan dengan meningkatnya kualitas mutu pelayanan pembangunan. Tujuan dilakukannya adalah untuk kenyamanan dalam pemakaian sarana dan prasarana transportasi.

Dalam memajukan pembangunan di bidang transportasi dilakukan dengan berbagai cara misalnya memperbaiki kondisi sarana dan prasarana, terutama pemeliharaan dan rehabilitas seperti sarana pengangkutan jalan, sarana dan prasarana kereta api, angkutan jalan, angkutan laut dan udara, Semuanya dilakukan untuk mendukung keamanan dan kenyamanan dalam bertransportasi serta terwujudnya pemulihan fungsi sarana dan prasarana transportasi darat agar mampu memberi dukungan maksimal bagi kegiatan pemulihan ekonomi nasional.

Sasaran dari pembangunan kereta api di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat adalah untuk menghubungkan antar wilayah, kota, dan Kecamatan yang mempunyai potensi angkutan penumpang dan barang yang bersekala besar, berkecepatan besar, dengan tingkat konsumsi energi yang rendah dan mendukung perkembangan perekonomian di suatu wilayah.

Kecamatan Besitang merupakan salah satu dari 23 Kecamatan di Kabupaten Langkat yang menjadi tempat pembangunan Kereta Api yang mulai dikerjakan pada tahun 2016 dari Kabupaten Langkat sepanjang 178,6 Km dari Binjai sampai Besitang yang sampai sekarang masih dalam pengerjaan. Adapun jarak yang perlu tempuh Kecamatan Besitang menuju Medan yaitu 2 jam 42 menit dengan menggunakan angkutan umum, sedangkan dengan adanya pembangunan kereta api jarak tempuh lebih cepat. Pembangunan stasiun besitang berada di Kelurahan Bukit Kubu Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat, dimana

kondisi stasiun kereta api sudah baik sehingga kedepannya dapat memberi pengaruh terhadap ekonomi.

Adapun dampak positif pembangunan infrastruktur kereta api yaitu akan meningkatkan perekonomian masyarakat dimana potensi utama Kecamatan Besitang yaitu terdiri dari kelapa sawit, karet, jeruk, dan palawijaya, mempermudah dalam berpergian dari daerah satu ke daerah lain, mempermudah mobilitas prasarana barang dan jasa, setelah pembangunan kereta api selesai maka masyarakat lebih suka menggunakan transportasi tersebut dari pada angkutan umum, lebih cepat sampai tujuan, lebih nyaman dalam berpergian menggunakan kereta api, peluang kerja meningkat, dan kemiskinan menurun. Adapun prasarana yang harus dilakukan pemerintah Kabupaten setelah pembangunan infrastruktur kereta api selesai yaitu jalan menuju stasiun, angkutan keluar masuk stasiun, dan lain – lain.

Ada beberapa desa yang terkena pembangunan kereta api salah satunya yaitu Lingkungan IV Simpang Lima Pekan Besitang Kecamatan Besitang. Sejumlah penduduk di Kecamatan Besitang yang terkena lahan pembangunan kereta api, jenis lahan yang terkena pembangunan kereta api bermacam- macam seperti sawah, tanah, rumah, perkebunan. Para pemilik lahan juga memiliki profesi yang berbeda- beda ada wiraswasta, petani, pedagang, dan PNS yang terkena pemabngunan tersebut. Akibat pembangunan tersebut ada beberapa warga yang demo karena belasan rumah warga rusak berat dan ringan yang diduga dampak dari getaran alat berat perusahaan saat mengerjakan jalu kereta

api RKA, serta bergesernya beton penahan tanah yang jaraknya relative dekat dengan perumahan warga.

“Kerusakan sejumlah rumah penduduk tersebut sudah relatif lama dan masalah itu telah beberapa kali dilaporkan warga ke pihak perusahaan sebagai pelaksana proyek, namun sejauh ini penyelesaiannya belum tuntas”, ungkap warga.

“Dampak dari pembangunan jalur RKA mengakibatkan 42 KK warga jadi korban, dengan rincian 19 rumah rusak berat dan ringan, 16 sumur bor dan sumur tradisonal mengalami gangguan, serta 7 persil lahan kosong juga terdampak”, ujar Lurah Pekan Besitang, Sabariah saat dihubungi SIB melalui selularnya. Dalam hal ini PT KAI sudah melakukan ganti rugi berupa biaya terhadap masyarakat yang terkena dampak pembangunan kereta api. (<https://www.hariansib.com>).

4.3 Persepsi Masyarakat Terhadap Infrastruktur Darat Khususnya Kereta Api di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat.

Dalam melakukan penelitian ini, peneliti menyebarkan kuisisioner sebanyak 30, dengan cara penyebaran kuisisioner melalui online yaitu google form. Adapun kesulitan yang dihadapi peneliti dalam menyebarkan kuisisioner online seperti kurangnya masyarakat tentang google form, bagaimana cara mengisi google form, dan lain – lain. Dalam menyebarkan kuisisioner ada 15 pertanyaan yang diberikan peneliti terhadap responden.

4.3.1 Tabulasi Identitas Responden

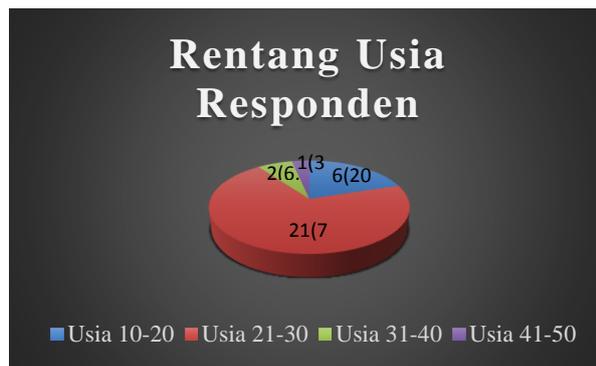
1. Data Rata – Rata Jenis Klamın Responden



Gambar 4.1

Dari grafik diatas dapat dilihat bahwa rentang jenis klamin responden yaitu jenis klamin laki – laki sebesar 53,3%, dan jenis klamin perempuan 46,7%.

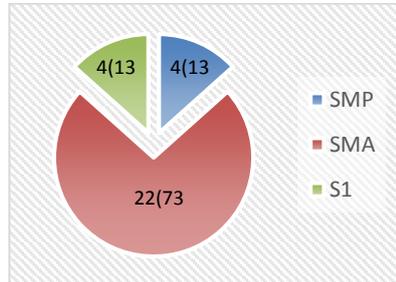
2. Data Rata – Rata Usia Responden



Gambar 4.2

Dari grafik di atas dapat dilihat bahwa rentang usia responden yaitu usia 10 – 20 sebesar 20%, usia 21 -30 sebesar 70%, usia 31 – 40 sebesar 6,67%, dan usia 41 – 50 sebesar 3,33%.

3. Data Rata – Rata Pendidikan Responden



Gambar 4.3

Dari grafik diatas, dapat dilihat bahwa rentang pendidikan responden yaitu pendidikan SMP sebesar 13,3%, pendidikan SMA 73,3%, dan pendidikan S1 13,3%.

4. Data Rata – Rata Pekerjaan

Tabel 4.3 Pekerjaan Responden

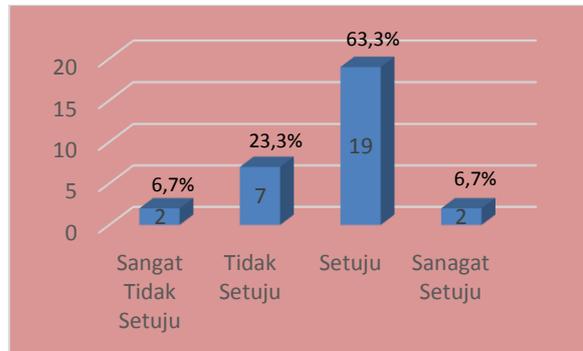
No	Pekerjaan Responden	Jumlah
1	Ibu Rumah Tangga	3
2	Mahasiswa	2
3	Pelajar	3
4	Guru	2
5	Wirausaha	10
6	Driver	2
7	Karyawan	6
8	Petani	2

Berdasarkan tabel diatas bahwa rentang pekerjaan responden yaitu wirausaha sebesar 10 responden, karyawan 6 responden, ibu

rumah tangga dan pelajar 3 responden, dan mahasiswa, guru, driver, petani sebesar 2.

4.3.2 Tabulasi Pertanyaan Responden

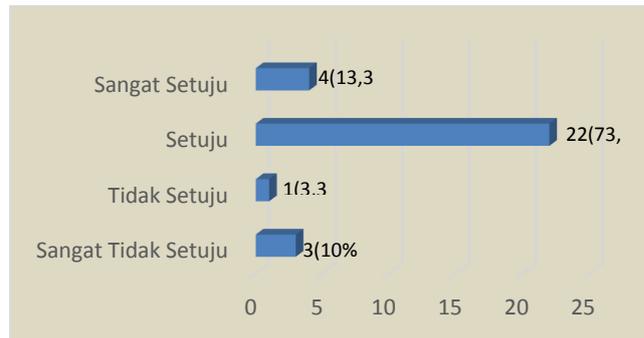
1. Pembangunan infrastruktur darat khususnya kereta api terhadap ekonomi di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat sudah terealisasi dengan baik.



Gambar 4.4

Bahwa dalam pertanyaan pembangunan infrastruktur darat khususnya kereta api terhadap ekonomi di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat sudah terealisasi dengan baik yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 6,7%, menjawab tidak setuju 23,3%, menjawab setuju 63,3%, dan yang menjawab sangat setuju 6,7%. Dalam hal ini responden menjawab setuju, karena pembangunan kereta api di Kecamatan besitang sudah baik mulai dari stasiun, dan jalur kereta api sudah ada.

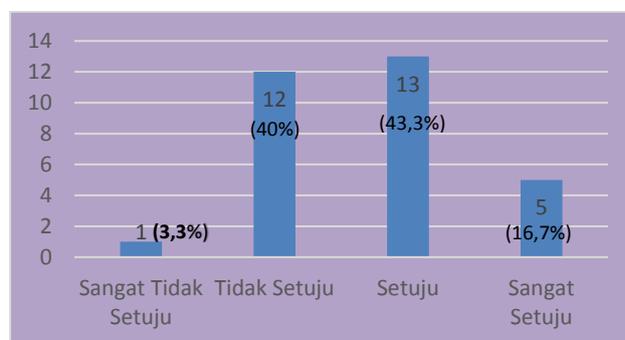
2. Infrastruktur pendukung seperti jalan menuju stasiun dilakukan pemerintah kabupaten langkat.



Gambar 4.4

Bahwa dalam pertanyaan infrastruktur pendukung seperti jalan menuju stasiun dilakukan pemerintah kabupaten langkat yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 10% , menjawab tidak setuju 3,3%, menjawab setuju 73,3%, dan yang menjawab sangat setuju 13,3%. Dalam hal ini responden menjawab setuju, karena dengan adanya jalan menuju stasiun akan menambah peluang usaha bagi masyarakat sekitar.

3. Infrastruktur seperti moda angkutan keluar masuk stasiun sudah dilakukan pemerintah kabupaten langkat.

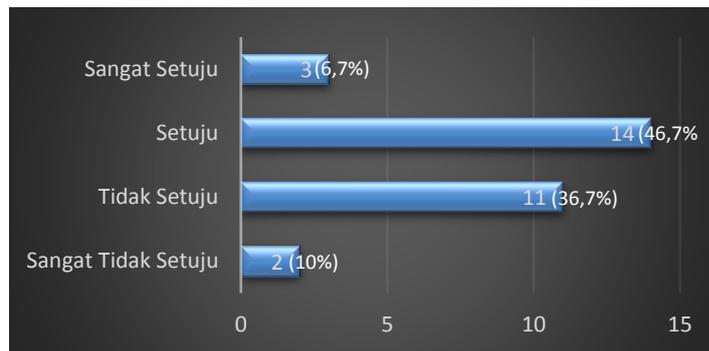


Gambar 4.5

Bahwa dalam pertanyaan infrastruktur seperti moda angkutan keluar masuk stasiun sudah dilakukan pemerintah kabupaten langkat

yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 3,3%, menjawab tidak setuju 40%, menjawab setuju 43,3%, dan yang menjawab sangat setuju 16,7%. Dalam hal ini responden menjawab setuju, karena pembangunan kereta api sudah berfungsi maka moda angkutan diperlukan untuk mempermudah keluar masuk stasiun.

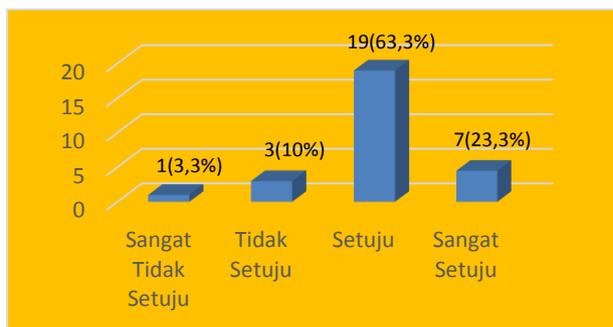
4. Kendala seperti pembebasan lahan, saluran udara tenaga ekstra tinggi (SUTET) menjadi penghambat proyek kereta api.



Gambar 4.6

Bahwa dalam pertanyaan kendala seperti pembebasan lahan, saluran udara tenaga ekstra tinggi (SUTET) menjadi penghambat proyek kereta api yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 10%, menjawab tidak setuju 36,7%, menjawab setuju 46,7%, dan yang menjawab sangat setuju 6,7%. Dalam hal ini responden menjawab setuju, karena dampak kendala pembebasan lahan, saluran udara tingkat ekstra tinggi membuat proyek pembangunan kereta api menjadi terkendala.

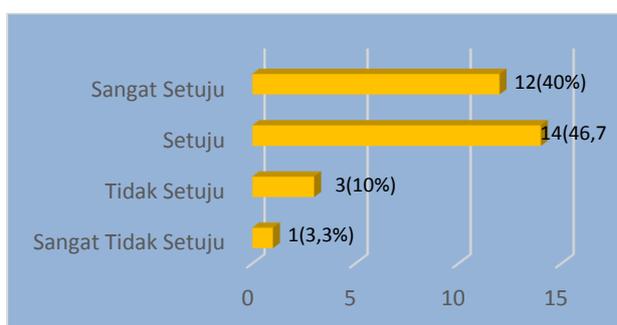
5. Adanya sosialisasi guna menjelaskan kepada masyarakat pentingnya pembangunan infrastruktur darat khususnya kereta api.



Gambar 4.7

Bahwa dalam pertanyaan adanya sosialisasi guna menjelaskan kepada masyarakat pentingnya pembangunan infrastruktur darat khususnya kereta api yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 3,3%, menjawab tidak setuju 10%, menjawab setuju 63,3%, dan yang menjawab sangat setuju 23,3%. Dalam hal ini responden menjawab setuju, karena dengan adanya sosialisasi dapat memberikan pemahaman kepada masyarakat manfaat setelah pembangunan kereta api terhadap ekonomi.

6. Pembangunan kereta api perlu dilakukan agar memudahkan masyarakat dalam berpergian daerah satu ke daerah lain.

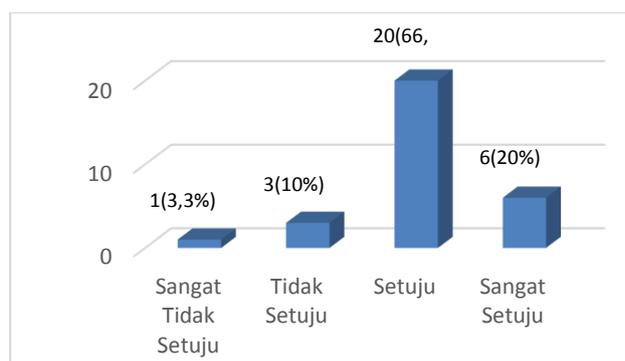


Gambar 4.8

Bahwa dalam pertanyaan pembangunan kereta api perlu dilakukan agar memudahkan masyarakat dalam berpergian daerah satu ke daerah lain yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 3,3%, menjawab

tidak setuju 10%, menjawab setuju 46,7%, dan yang menjawab sangat setuju 40%. Dalam hal ini responden menjawab setuju, karena dengan adanya kereta api masyarakat mudah dalam berpergian dari daerah satu ke daerah yang lain.

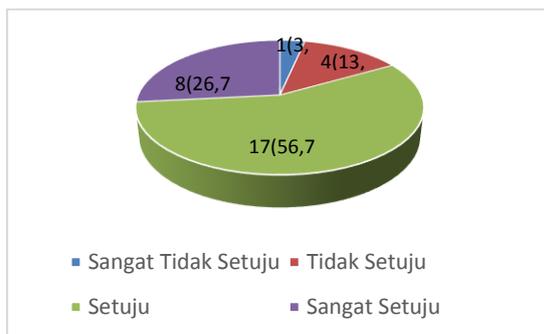
7. Dengan adanya kereta api dapat mempermudah mobilitas prasarana barang dan jasa.



Gambar 4.9

Bahwa dalam pertanyaan dengan adanya kereta api dapat mempermudah mobilitas prasarana barang dan jasa yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 3,3%, menjawab tidak setuju 10%, menjawab setuju 66,7%, dan yang menjawab sangat setuju sebesar 20%. Dalam hal ini responden menjawab setuju, karena setelah pembangunan kereta api berfungsi maka akan mempermudah mobilitas barang dan jasa sehingga dapat meningkatkan perekonomian.

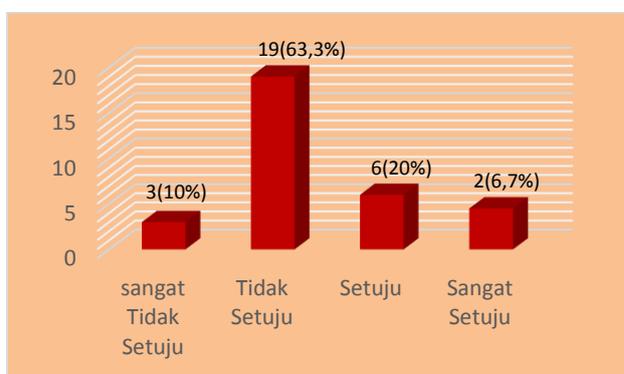
8. Setelah pembangunan kereta api selesai maka masyarakat akan menggunakan transportasi kereta api.



Gambar 4.10

Bahwa dalam pertanyaan setelah pembangunan kereta api selesai maka masyarakat akan menggunakan transportasi kereta api yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 3,3%, menjawab tidak setuju 13,3%, menjawab setuju 56,7%, dan yang menjawab sangat setuju 26,7%. Dalam hal ini responden menjawab setuju, karena setelah pembangunan kereta api berfungsi masyarakat lebih memilih menggunakan kereta api dari pada angkutan umum melihat dari segi manfaat.

9. Para masyarakat dirugikan dengan adanya pembangunan infrastruktur kereta api.

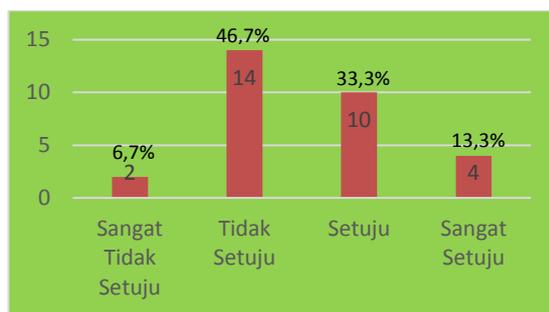


Gambar 4.11

Bahwa dalam pertanyaan para masyarakat dirugikan dengan adanya pembangunan infrastruktur kereta api yang menjawab sangat

tidak setuju sebesar 10%, menjawab tidak setuju 63,3%, menjawab setuju 20%, dan yang menjawab sangat setuju 6,7%. Dalam hal ini responden menjawab tidak setuju, karena tidak merasa dirugikan terhadap pembangunan infrastruktur kereta api.

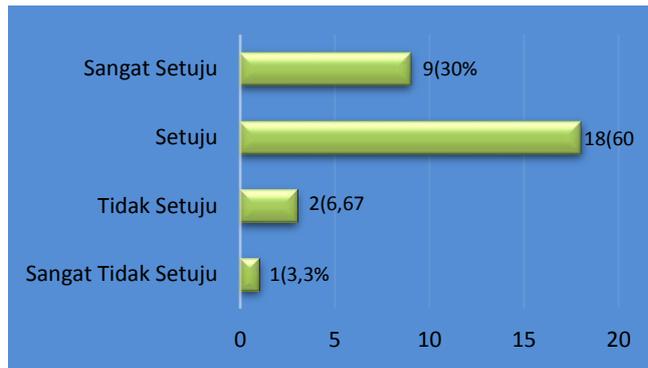
10. Pembangunan kereta api menyebabkan ketidaknyaman bagi masyarakat sekitar.



Gambar 4.12

Bahwa dalam pertanyaan pembangunan kereta api menyebabkan ketidaknyaman bagi masyarakat sekitar yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 6,7%, menjawab tidak setuju 46,75%, menjawab setuju 33,3%, dan yang menjawab sangat setuju 13,3%. Dalam hal ini responden menjawab tidak setuju, karena pembangunan kereta api sudah sesuai dengan jalur yang ditentukan.

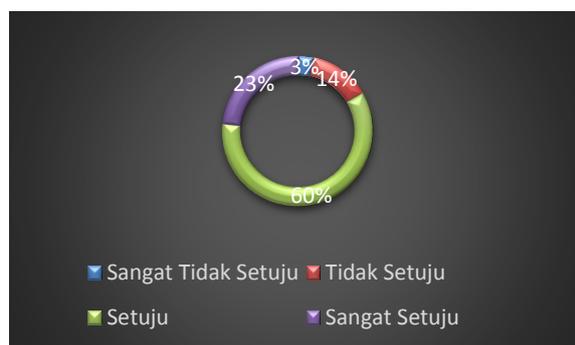
11. jika pembangunan kereta api berjalan dengan lancar maka akan menambah peluang kerja bagi masyarakat sekitar.



Gambar 4.13

Bahwa dalam pertanyaan jika pembangunan kereta api berjalan dengan lancar maka akan menambah peluang kerja bagi masyarakat sekitar yang menjawab sangat tidak setuju 6,67%, menjawab tidak setuju 10%, menjawab setuju 60%, dan yang menjawab sangat setuju 30%. Dalam hal ini responden menjawab setuju, karena setelah pembangunan kereta api berfungsi maka peluang kerja akan meningkat.

12. Adanya peningkatan usaha yang dapat mendatangkan penghasilan kedepannya setelah pembangunan kereta api selesai.

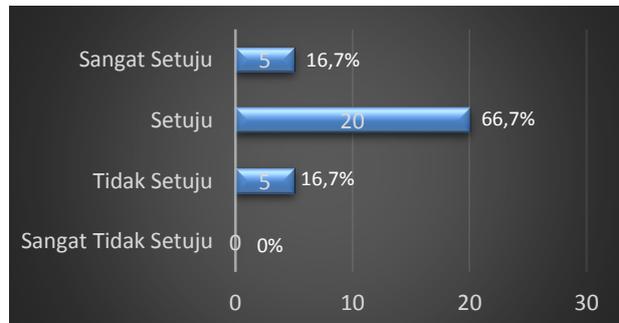


Gambar 4.14

Bahwa dalam pertanyaan adanya peningkatan usaha yang dapat mendatangkan penghasilan kedepannya setelah pembangunan kereta api selesai yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 3,3%, menjawab tidak setuju 13,3%, menjawab setuju 60%, dan yang menjawab sangat

setuju 23,3%. Dalam hal ini responden menjawab setuju, karena setelah pembangunan kereta api selesai akan meningkatkan peluang usaha masyarakat sekitar.

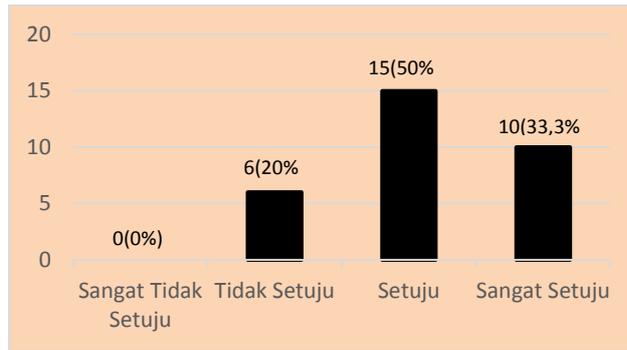
13. Pembangunan infrastruktur kereta api Kecamatan besitang akan meningkatkan perekonomian masyarakat.



Gambar 4.15

Bahwa dalam pertanyaan pembangunan infrastruktur kereta api Kecamatan besitang akan meningkatkan perekonomian masyarakat yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 0%, menjawab tidak setuju 16,7%, menjawab setuju 66,7%, dan yang menjawab sangat setuju 16,7%. Dalam hal ini responden menjawab setuju, karena setelah pembangunan kereta api berfungsi maka akan meningkatkan perekonomian masyarakat.

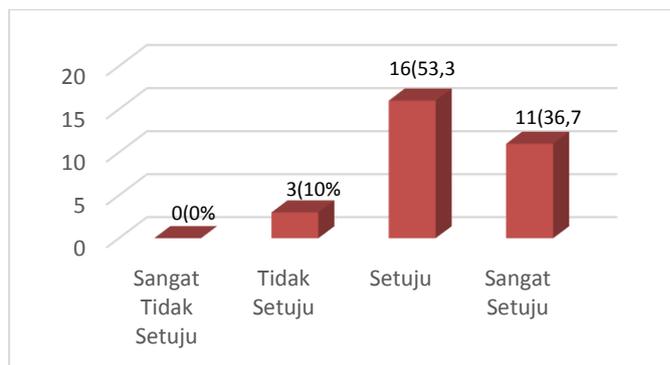
14. Jika pembangunan kereta api sudah berfungsi maka akan mengurangi kemacetan.



Gambar 4.16

Bahwa dalam pertanyaan jika pembangunan kereta api sudah berfungsi maka akan mengurangi kemacetan yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 0%, menjawab tidak setuju 20%, menjawab setuju 50%, menjawab sangat setuju 30%. Dalam hal ini responden menjawab setuju, karena pembangunan kereta api sudah berfungsi maka akan terhindar dari kemacetan.

16. Setelah pembangunan kereta api berfungsi maka jarak tempuh sampai tujuan lebih cepat dari pada angkutan umum.



Gambar 4.17

Bahwa dalam pertanyaan setelah pembangunan kereta api berfungsi maka jarak tempuh sampai tujuan lebih cepat dari pada angkutan umum yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 0%, menjawab tidak setuju 10%, menjawab setuju 53,3%, dan yang

menjawab sangat setuju 36,7%. Dalam hal ini responden menjawab setuju, karena setelah pembangunan kereta api berfungsi maka masyarakat lebih cepat sampai tujuan dari pada menggunakan angkutan umum.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan dalam bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

- a. Pembangunan infrastruktur darat kereta api Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat diharapkan dapat memberikan pengaruh terhadap ekonomi masyarakat baik secara langsung maupun tidak langsung, seperti peningkatan jumlah output yang dihasilkan, peluang kerja meningkat, memberikan kenyamanan masyarakat dalam beraktivitas, serta perkembangan sector – sector lain yang pada akhirnya akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat. Adanya dampak itulah yang mendorong pemerintah Kabupaten menyetujui adanya pembangunan infrastruktur darat khususnya kereta api untuk meningkatkan aksesibilitas, mobilitas prasarana barang dan jasa, serta orang dalam rangka mendukung kegiatan ekonomi masyarakat. Keberadaan infrastruktur yang memadai sangat diperlukan seiring dengan kebutuhan masyarakat yang semakin kompleks terhadap kebutuhan sarana transportasi darat di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat.
- b. Setiap pembangunan pasti memiliki dampak positif dan dampak negative dimana dampak positif menciptakan lapangan kerja, menurunkan tingkat kemiskinan, dan meningkatkan perekonomian

masyarakat, sedangkan dampak negatifnya yaitu merusak sebagian lahan pertanian, dan adanya kerugian bagi masyarakat pemilik lahan.

5.2 Saran

1. Bagi Pemerintah

Dalam membangun infrastruktur kereta api sebaiknya memperhatikan lingkungan sekitar. Selain itu pemerintah harus memperhatikan dampak apa saja yang akan terjadi bila dibangunnya kereta api baik dampak negative maupun dampak positif. Selain itu, pemerintah yang bekerja sama dengan PT KAI juga harus memperhatikan lingkungan sekitar dan mengganggu kenyamanan masyarakat sehingga pembangunan infrastruktur kereta api dapat beroperasi sesegera mungkin.

2. Bagi masyarakat

Dalam proses pembangunan infrastruktur kereta api diharapkan kepada masyarakat untuk tidak merusak apa yang sudah dibangun seperti stasiun, jalan rel sampai pembangunan kereta api tersebut dapat berfungsi. Dimana nantinya akan memberikan dampak terhadap perekonomian masyarakat sekitar.

Daftar Pustaka

Badan Pusat Statistik Tahun 2013-2017.

Dinas PU Kabupaten Langkat Tahun 2014.

Informasi Statistik Infrastruktur PUPR Tahun 2020.

<http://www.indonesia-investment.com>

<http://repository.uin-suska.ac.id>

<https://www.dosenpendidikan.co.id>

Informasi Statistik Infrastruktur PUPR , (2020).

Kecamatan Besitang Dalam Angka tahun 2019.

Lono, (2018). “ Pengaruh Pemerintah Dan Swasta Terhadap Penyerapan Tenaga Kerja Di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2008- 2017”, *Ilmu Ekonomi Dan Bisnis*, Universitas Muhammadiyah Makassar.

Muri Yusuf, & Kencana (2014). “ *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan Penelitian Gabungan*”, Jakarta.

Nurfadillah, (2016). “ Dampak Pembangunan Kereta Api Terhadap Perubahan Perilaku Masyarakat Di Kelurahan Mangepang Kecamatan Barru Kabupaten Barru ”, *Ushuluddin, Filsafah Dan Politik*, Universitas Islam Negeri Alauddin Makasar.

Palilu, (2018). “ Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Transportasi Terhadap PDRB Kota Ambon ”, *jurnal buletin studi ekonomi, Vol 23 No 2*, Universitas Victory Sorong.

Sinaga, (2021). “ Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Provinsi Sumatera Utara”, *Program studi Magister Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi Dan Bisnis*, Universitas Sumatera Utara.

Sitepu, (2019). “Analisis dampak Infrastruktur Fly Over terhadap kondisi ekonomi di kota Medan”, *Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi & Bisnis*, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Siregar, & Tanjung. “ Pengaruh Infrastruktur Dan Indeks Pembangunan Manusia Terhadap Pertumbuhan Ekonomi 2010 -2019”, *Pendidikan Ekonomi, Universitas, Negeri Medan*.

Warsilah, & Akhmad. “ Peranan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Dan Implikasi Pada Kebijakan Pembangunan Di Kota Samarinda”, *Mimbar*, Vol 31, No. 2 (Desember, 2015):359-366, hal. 361.



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 (061) 6624567 Medan 20238

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Nama Lengkap : JULIANDA LELI MONIKA
N.P.M : 1705180007
Program Studi : EKONOMI PEMBANGUNAN
Alamat Rumah : JL. MUSTAFA GG. LAMA NOMOR 5 MEDAN
Judul Skripsi : ANALISA PERSEPSI "PEDAGANG MAKANAN KELILING"
TENTANG KEBIJAKAN PEMBIAYAAN USAHA ULTRA
MIKRO (UMI) PADA ERA PANDEMI COVID-19 DI KOTA
MEDAN

Tanggal	Deskripsi Bimbingan Skripsi	Paraf	Keterangan
17/2021	- Perbaiki daftar pustaka	Jf	
	- Tambahkan Teori dibab II		
09	- Tambahkan Sumber Penelitian		
	- Perbaiki format penulisan		
22/2021	- Tambahkan Penelitian Terdahulu	Jf	
	- Perbaiki kuesioner		
	- Perbaiki Pembahasan		
09	- Perbaiki Rumusan Masalah		
10/2021	- Perbaiki BAB II ke Kesimpulan & saran	Jf	
	- Perbaiki Pembahasan		
	- Tambahkan sumber penelitian		
10	- Perbaiki Analisis dan Pembahasan		
12/10/2021	ACC Sidang	Jf	

Pembimbing Skripsi

HASTINA FEBRIATY, SE, M.Si

Medan, Oktober 2021
Diketahui /Disetujui
Ketua Program Studi
Ekonomi Pembangunan

Dr. PRAWIDYA HARIANTI RS, SE, M.Si



MAJLIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jl. Kapt. Mukhtar Basri No. 3 Tel. (061) 6624567 Ext: 304 Medan 220238



PENGESAHAN PROPOSAL

Berdasarkan hasil Seminar proposal Program Studi Ekonomi Pembangunan yang diselenggarakan pada hari **10 Agustus 2021** menerangkan bahwa:

Nama : Julianda Leli Monika
N .P.M. : 1705180007
Tempat / Tgl.Lahir : Sidodadi, 28 Juli 1998
Alamat Rumah : Jln Mustofa, Gg lama no 05
JudulProposal : Analisa Persepsi "Pedagang Makanan Keliling" Tentang Kebijakan Pembiayaan Usaha Ultra Mikro (Umi) Pada Era Pandemi Coid-19 Di Kota Medan

Proposal dinyatakan syah dan memenuhi Syarat untuk menulis Skripsi dengan pembimbing : *Hastina Febriaty, S.E.,M.Si*

Medan, Mistia

TIM SEMINAR

Ketua

Dr.Prawidya Hariani RS,SE.,M.Si.

Pembimbing

Hastina Febriaty, S.E.,M.Si

Sekretaris

Dra.Hj.Roswita Hafni, M.Si.

Pembanding

Dr.Prawidya Hariani RS,SE.,M.Si.

Diketahui / Disetujui
A.n. Dekan
Wakil Dekan - I

Assoc.Prof. Dr. ADE GUNAWAN, S.E., M.Si.



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 (061) 6624567 Medan 20238

BERITA ACARA BIMBINGAN PROPOSAL

Nama Lengkap : Julianda Leli Monika
N.P.M : 1705180007
Program Studi : Ekonomi Pembangunan
Judul Skripsi : Evaluasi Penerima Pembiayaan UMI (Ultra Mikro) di Era Pandemi Covid-19 di Indonesia

Tanggal	Deskripsi Bimbingan Skripsi	Paraf	Keterangan
25/2021	- tambahkan Daftar Pustaka - Perbaiki Grand teori	JL	
Juli	- Perbaiki Rumusan Masalah - Perbaiki bagian penelitian - tambahkan identifikasi masalah	JL	
04/2021	- tambahkan teori pasar - tambahkan Rumusan Masalah	JL	
Juli	- Perbaiki format penulisan - tambahkan identifikasi masalah - perbaiki daftar pustaka	JL	
10/2021	- perbaiki Daftar isi - " " Daftar tabel	JL	
Juli	- tambahkan teori pasar - perbaiki format penulisan	JL	
21/2021	- Periksa daftar pustaka - Periksa daftar isi	JL	
Juli	- Perbaiki Rumusan Masalah	JL	
31/07/2021	ACC Seminar proposal	JL	

Medan, Juli 2021
Diketahui /Disetujui

Pembimbing Skripsi

HASTINA FEBRIATY, S.E., M.Si

Ketua Program Studi
Ekonomi Pembangunan

Dr. PRAWIDYA HARIANI RS, SE, M.Si



MAJLIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jl. Kapt. Mochtar Basri No. 3 ☎ (061) 6624567 Ext: 304 Medan 20238

BERITA ACARA SEMINAR PROPOSAL

Pada hari ini 10 Agustus 2021 telah diselenggarakan seminar Proposal Program Studi Ekonomi Pembangunan menerangkan bahwa :

Nama : Julianda Leli Monika
N.P.M. : 1705180007
Tempat / Tgl.Lahir : Sidodadi, 28 Juli 1998
Alamat Rumah : Jln Mustofa Gg Lama No 05
JudulProposal : Analisa Persepsi "Pedagang Makanan Keliling" Tentang Kebijakan Pembiayaan Usaha Ultra Mikro (Umi) Pada Era Pandemi Coid-19 Di Kota Medan

Disetujui / tidak disetujui *)

Item	Komentar
Judul	EVALUASI PERSEPSI PEMBIAYAAN UMI (ULTRA MIKRO) DI ERA PANDEMI COVID-19 DI INDONESIA.
Bab I	Menambahkan Latar belakang
Bab II	Menambahkan Teori produkta, memperbaiki teori-teori
Bab III	✓
Lainnya	—
Kesimpulan	<input checked="" type="checkbox"/> Lulus <input type="checkbox"/> Tidak Lulus

Medan, 10 Agustus 2021

TIM SEMINAR

Ketua

Dr.Prawidya Hariani RS, SE.,M.Si.

Pembimbing

Hastina Febriaty, S.E.,M.Si

Sekretaris

Dra.Hj.Roswita Hafni, M.Si.

Pembanding

Dr.Prawidya Hariani RS, SE.,M.Si.

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3. Medan, Telp. 061-6624567, Kode Pos 20238

PERSETUJUAN JUDUL PENELITIAN

Nomor Agenda: 189/JDL/SKR/EP/FEB/UMSU/4/3/2021

Nama Mahasiswa : Julianda Leli Monika
NPM : 1705180007
Program Studi : Ekonomi Pembangunan
Konsentrasi : Keuangan dan perbankan
Tanggal Pengajuan Judul : 4/3/2021

Nama Dosen pembimbing^{*)} : Hastina Fabryanti SE., M.Si

Judul^{**)} : Evaluasi Penerima Pembiayaan
UMI di era pandemi covid-19
di Indonesia.

Disahkan oleh:
Ketua Program Studi Ekonomi Pembangunan



(Dr. Pravidya Hariani RS., SE., M.Si.)

Medan,

Dosen Pembimbing



(.....)

Keterangan:

*) Diisi oleh Pimpinan Program Studi

**) Diisi oleh Dosen Pembimbing

Setelah disahkan oleh Prodi dan Dosen pembimbing, scan/foto dan uploadlah tembaran ke-2 ini pada form online "Upload Pengesahan Judul Skripsi"

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3. Medan, Telp. 061-6624567, Kode Pos 20238

PERMOHONAN JUDUL PENELITIAN

No. Agenda: 189/JDL/SKR/EP/FEB/UMSU/4/3/2021

Kepada Yth.
Ketua Program Studi Ekonomi Pembangunan
Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
di Medan

Medan, 4/3/2021

Dengan hormat.

Saya yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Julianda Leli Monika
NPM : 1705180007
Program Studi : Ekonomi Pembangunan
Konsentrasi : Keuangan dan perbankan

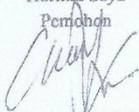
Dalam rangka proses penyusunan skripsi, saya bermohon untuk mengajukan judul penelitian berikut ini:

Identifikasi Masalah : Pengaruh pembiayaan UMI di era vovid 19
Rencana Judul : 1. Evaluasi penerima pembiayaan UMI di era pandemi Covid-19 di Indonesia
2. Analisis keberlangsungan usaha pada pedagang kaki lima di sekitar medan
3. Analisis pengaruh tingkat pendapatan UMKM di kota medan

Objek/Lokasi Penelitian : Masyarakat Indonesia

Demikianlah permohonan ini saya sampaikan. Atas perhatiannya saya ucapkan terimakasih.

Hormat Saya
Pemohon


(Julianda Leli Monika)