

**ANALISA PERANAN BANDARA KUALANAMU DALAM
MENINGKATKAN PERKEMBANGAN EKONOMI DI DELI SERDANG**

SKRIPSI

**Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi (SE)
Program Studi Ekonomi Pembangunan**



DI SUSUN

**O
L
E
H**

NAMA: ADNAN KHASOGI

NPM : 1405180053

**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2018**



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 UJIAN SKRIPSI

Panitia Ujian Sarjana Strata-1 Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dalam sidang yang diselenggarakan pada hari Kamis, Tanggal 03 April 2018, Pukul 14.00 WIB sampai dengan selesai. Setelah mendengar, melihat, memperhatikan, menimbang :

MEMUTUSKAN

Nama : **ADNAN-KHASOGI**
NPM : **1405180053**
Program Studi : **EKONOMI PEMBANGUNAN**
Judul Skripsi : **ANALISA PERANAN BANDARA KUALANAMU DALAM MENINGKATKAN PERKEMBANGAN EKONOMI DI DELI SERDANG**

Dinyatakan

(B/A) Lulus Yudisium dan telah memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar sarjana pada Fakultas Ekonomi dan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

TIM PENGUJI

PENGUJI I

PENGUJI II

Dra. ROSWITA HAFNI, M.Si

HASTINA FEBRIATY SE, M.Si

Pembimbing

Dra. Hj. LAILAN SAFINA HSB, M.Si

PANITIA UJIAN

Ketua

Sekretaris



JANURI, SE, MM, M.Si

ADE GUNAWAN, 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

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi ini disusun oleh :

Nama : ADNAN KHASOGI
N.P.M : 1405180053
Program Studi : EKONOMI PEMBANGUNAN
Judul Skripsi : ANALISIS PERANAN BANDARA KUALANAMU DALAM
MENINGKATKAN PERKEMBANGAN EKONOMI DELI
SERDANG

Disetujui dan memenuhi persyaratan untuk diajukan dalam ujian
mempertahankan skripsi.

Medan, 27 Maret 2018

Pembimbing Skripsi

Dra. Hj. LAILAN SAFINA HSB, 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. HANURI, SE, MM, M.Si

ABSTRAK

ADNAN KHASOGLI. NPM 1405180053. ANALISA PERANAN BANDARA KUALANAMU DALAM MENINGKATKAN PERKEMBANGAN EKONOMI DI DELI SERDANG

Keberadaan Bandara Internasional Kualanamu di Kabupaten Deli Serdang telah memberikan pengaruh terhadap Perubahan aktivitas, penggunaan lahan, kondisi sosial ekonomi masyarakat, Perubahan nilai lahan dan juga ketersediaan infrastruktur di kawasan sekitarnya. Perubahan ini didukung dengan adanya pembangunan infrastruktur pendukung kegiatan bandara di beberapa kawasan tertentu, sehingga kawasan sekitarnya pun menjadi daya tarik bagi para. Berdasarkan dari analisis yang telah dilakukan dalam penelitian ini disimpulkan bahwa keberadaan Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pengumpulan data primer yang dilakukan melalui kuesioner dengan cara disebarakan kepada 91 responden yang berdomisili di Kelurahan/Desa Beringin, Kecamatan Beringin, Kabupaten Deli Serdang. Berdasarkan persepsi dari keseluruhan responden, maka setengah dari responden menyatakan kesetujuannya terhadap pembangunan Bandara Kuala Namu dengan mayoritas responden berharap lapangan pekerjaan akan menjadi luas sehingga dapat membantu perekonomian masyarakat sekitar Bandara Kuala Namu.

Kata Kunci: Bandara Kuala Namu, Aktivitas masyarakat, PDRB Deli Serdang, PAD Deli Serdang, Sektor Transportasi.

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillahirabbil'alamin, dengan keikhlasan hati penulis mengucapkan rasa syukur yang tidak ada hentinya kepada sang Maha Pencipta yang telah memberikan nikmat yang luar biasa bagi penulis. Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberikan nikmat, kesempatan dan hidayah-Nya sehingga saya sebagai penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dalam perkuliahan yang berupa Skripsi penelitian dengan judul “**Analisa Peranan Bandara Kualanamu Dalam Meningkatkan Perkembangan Ekonomi Di Deli Serdang**” dengan sebaik mungkin.

Shalawat berangkaikan salam tidak lupa penulis hadiahkan kepada junjungan kita Rasulullah SAW yang telah membawa kita para umat manusia dari zaman jahiliyah menuju zaman yang penuh dengan ilmu, penuh dengan amal dan penuh dengan iman sampai saat sekarang ini.

Penulis menyadari bahwa isi yang terkandung dalam Skripsi ini belum sempurna karena kurangnya kemampuan dan pengalaman yang penulis miliki dalam merangkai kata-kata menjadi suatu karya tulis yang baik. Oleh karena itu dengan hati yang tulus dan ikhlas penulis menerima kritik menyempurnakan laporan magang ini.

Pada kesempatan ini juga penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. **ALLAH SWT.** yang telah memberikan Rahmat serta Rezki-Nya yang luarbiasa serta nikmat iman dan nikmat kesehatan kepada penulis. Dan atas

izinnya Yang memberikan kesempatan kepada penulis agar bisa menyelesaikan skripsi ini.

2. Kedua orang tua tercinta Ayahku KHAIRUL dan mamaku NAIMAH yang telah memberikan rasa kasih sayang, yang telah membesarkanku sepenuh hati, mendidik, memberikan dukungan dan do'a nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian ini dan kelak bisa menjadi orang yang sukses.
3. Untuk Kakakku Melisa, Kedua abangku isan dan isat dan adikku dek talah serta keluarga saya yang tercinta, yang telah memotivasi dan menyemangatin dalam pembuatan skripsi ini.
4. Bapak Dr. Agussani, MAP selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Bapak Januri, SE, M.M, selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Ibu Dr. Prawidya Hariani RS, SE, M.Si selaku Ketua Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
7. Ibu Roswita Hafni, M.Si selaku Sekretaris Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
8. Ibu Dra. Hj.Lailan Safina HSB, M.si selaku Dosen Pembimbing yang membimbing, mengarahkan penulis dan membantu penulis menyelesaikan skripsi ini.

9. Seluruh staf dan pengajar serta pegawai Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah memberikan bimbingan kepada penulis selama ini.
10. Untuk sahabat – sahabat saya seperjuangan, Fajar kawan ilahi awak, Ridho anak balap, Gembul ck pak tiam, bang Pino Hercules yang kemaren keretanya hilang , omal kawan homo awak sedaridulu , Fariz ck gilak awak ,Isan kawan sedari smp sampek sekarang btw cepat nyusul yaa san, Nida yang cinta tak berujung,Kiki sang mentor skripsi,Hendri yang selalu berkeringat ntah karena apa, Bowo yang selalu ketawa setelah orang lain udah selesai ketawa,lidya kawan beli paket yang selalu bisa nawar walaupun harganya tetap segitu jugak aslinya,dan pastinya tak lupa buat Honeykuu Wita Pradita yang udah relain ngelakui apa aja buat semangat aku selesaikan skripsi ini dan juga Untuk Sahabat – Sahabat seperjuangan Ekonomi Pembangunan yang selalu menemani dan memberikan dukungan.

Penulis mengharapkan semoga Skripsi Penelitian ini memberikan manfaat dan berguna bagi pembaca dan menjadi pembelajaran bagi peneliti yang akan meneliti pada judul tersebut serta terkhusus bermanfaat bagi penulis. Akhir kata penulis ucapkan terima kasih.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Medan, April 2018

ADNAN KHASOGI

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI.....	i
DAFTAR TABEL	ii
DAFTAR GAMBAR	iii
Bab I. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Identifikasi Masalah	9
1.3 Batasan dan Rumusan Masalah.....	10
1.3.1 Batasan Masalah.....	10
1.3.2 Rumusan Masalah	10
1.4 Tujuan dan Manfaat penelitian.....	11
1.4.1 Tujuan Penelitian.....	11
1.4.2 Manfaat Penelitian.....	11
Bab II. LANDASAN TEORI	
2.1 Teori Pembangunan ekonomi.....	12
2.1.1 Teori Pembangunan Ricardo.....	13
2.1.2 Teori Pembangunan Malthus.....	15
2.2. Teori Pertumbuhan ekonomi.....	18
2.2.1 Teori Pertumbuhan Klasik.....	18
2.2.2 Teori pertumbuhan Neo klasik.....	20
2.3 Pendapatan Nasional.....	24
2.3.1 Produk domestik Bruto (PDB).....	27
2.3.2 Produk domestik regional bruto (PDRB).....	28

2.4 Penelitian Terdahulu.....	34
2.5 Kerangka Konseptual.....	35
Bab III. METODE PENELITIAN	
3.1 Pendekatan Penelitian	37
3.2 Defenisi Operasional.....	37
3.3 Lokasi dan Waktu Penelitian.....	38
3.4 populasi dan sampel.....	38
3.5 Sumber dan Teknik Pengumpulan Data.....	40
3.6 Metode Analisis.....	41
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
4.1 Deskripsi Daerah Penelitian.....	42
4.2 Hasil Analisis.....	46
4.3 Pembahasan.....	53
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	
5.1.Kesimpulan.....	62
5.2 Saran.....	63
DAFTAR PUSTAKA	

DAFTAR TABEL

1-1. Jumlah Penumpang Bandara Internasional Kualanamu (orang) Tahun 2015-2017.....	3
1-2. Angkutan bus dari Kualanamu-Medan.....	4
1-3. Laju Pertumbuhan PDRB Deli serdang Atas Dasar Harga Konstan 2010 Menurut Lapangan Usaha/Sektor tahun 2012 -2016.....	8
2-1 Penelitian Terdahulu.....	34
3.1 Definisi Operasional.....	37
4-1 Persentase Penduduk Menurut Agama di Desa Beringin Kecamatan Beringin Pada Tahun 2016- 2017.....	45
4-2 Persentase Penduduk Menurut Mata Pencaharian Desa Beringin Kecamatan Beringin pada tahun 2016-2017.....	45
4-3 Karakteristik Responden Berdasarkan Usia.....	47
4-4 Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	48
4-5 Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan.....	49
4-6 Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Tanggungan.....	50
4-7 Karakteristik Responden Berdasarkan Status Kependudukan.....	52
4-8 Laju Pertumbuhan PDRB Deli serdang Atas Dasar Harga Konstan Menurut Lapangan Usaha/Sektor tahun 2012 -2016.....	53
4-9 Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan Sebelum dibangun Bandara Kualanamu.....	55
4-10 Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan Sesudah dibangunnya Bandara Kualanamu.....	56

4-11 Karakteristik Responden Berdasarkan Penghasilan.....57

DAFTAR GAMBAR

2-1 Gambar kerangka Konseptual.....	36
4-1 Data Responden Berdasarkan Usia.....	47
4-2 Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	48
4-3 Data Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan.....	49
4-4 Data Responden Berdasarkan Jumlah Tanggungan.....	51
4-5 Data Responden Berdasarkan Status Kependudukan.....	52
4-6 Data Responden Berdasarkan Pekerjaan Sebelum dibangun Bandara Kualanamu.....	55
4-7 Data Responden Berdasarkan Pekerjaan Sesudah dibangunnya Bandara Kualanamu.....	56
4-8 Data Responden berdasarkan Penghasilan.....	58

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Bandar udara atau Bandara merupakan suatu unsur yang memiliki peranan penting dalam penyelenggaraan penerbangan. Bandara merupakan pintu masuk terhadap suatu wilayah dan menjadi penghubung antarwilayah satu dengan wilayah lainnya. Bandara dapat berperan dalam hal pertumbuhan, pendorong maupun penggerak serta pemerataan pembangunan nasional. Bandara merupakan salah satu simpul transportasi yang memiliki peranan penting dalam penyelenggaraan transportasi antarmoda, khususnya antara moda udara, moda jalan, dan moda rel. Sesuai Keppres No. 15 tahun 2002 bahwasanya untuk mendistribusikan sebagian beban penumpukan aktivitas dari pusat kota ke wilayah lain, serta mengakselerasikan perkembangan kota maka salah satu cara dalam perwujudannya adalah dengan cara memindahkan bandara yang terdapat di pusat kota ke daerah lain di mana daerah tersebut merupakan daerah penyangga ibukota.

Fungsi bandara yaitu sebagai titik fokal/orientasi kebangkitan ekonomi untuk wilayah sekitarnya. Berkumpulnya sejumlah manusia di dalam bandara akan melahirkan keputusan ekonomi dari kelompok pedagang untuk memperoleh keuntungan dari potensi keberadaan konsumen dan pengguna bandara tersebut. Keberadaan dari kelompok pedagang akan membentuk suatu kawasan perdagangan yang mengisi aktivitas ekonomi di sekitar bandara tersebut. Bandara juga memiliki peran sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pembangunan, pertumbuhan, dan stabilitas ekonomi sehingga memunculkan keselarasan pembangunan nasional dalam pembangunan suatu daerah yang

menjadi lokasi dan wilayah di sekitar Bandar udara yang menjadi pintu masuk dan keluar kegiatan ekonomi, salah satunya termasuk Bandara Internasional Kualanamu yang terletak di Kabupaten Deli Serdang.

Bandara Internasional Kualanamu terletak di Kabupaten Deli Serdang, Provinsi Sumatera Utara. Bandara ini terletak di Kabupaten Deli Serdang atau 39 Km dari kota Medan. Bandara seluas 1.365 hektar ini adalah bandara terbesar kedua di Indonesia setelah Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Bandara ini dulunya merupakan areal perkebunan PT Perkebunan Nusantara II Tanjung Morawa yang terletak di Kecamatan Beringin, Deli Serdang, Sumatera Utara. Pembangunan bandara ini dilakukan untuk menggantikan Bandara Internasional Polonia yang berusia 85 tahun. Bandara Polonia dipindahkan ke Bandara Kualanamu karena letaknya ditengah kota yang menyebabkan sedikitnya jumlah bangunan tinggi di Medan dan Bandara Polonia diperkirakan sudah hampir melebihi kapasitasnya. Maka untuk memudahkan pembangunan gedung tinggi yang berada di kota medan dan upaya untuk menghindari kemacetan Bandara Polonia akhirnya dipindahkan ke desa Kualanamu, Deli Serdang Sumatera Utara.

Pemindahan bandara ke Kualanamu telah direncanakan sejak tahun 1992 namun karena banyaknya kendala salah satunya Indonesia mengalami krisis moneter pada tahun 1997 menyebabkan berhentinya perencanaan pembangunan Bandara Kualanamu hingga sejak 25 Juli 2013. Bandara Kualanamu mulai beroperasi meskipun ada fasilitas yang belum sepenuhnya selesai dikerjakan. Pada 27 Maret 2014, bandara ini diresmikan operasionalnya oleh Presiden Republik Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono bersamaan dengan peresmian pembangunan beberapa bandara di Pulau Sumatera.

Tabel 1-1
Jumlah Penumpang Bandara Internasional Kualanamu (orang)
Tahun 2015-2017

Tahun	Penerbangan Domestik	Penerbangan Internasional	Jumlah
2015	3.226.695	809.316	4.036.011
2016	3.648.253	849.799	4.498.052
2017*	3.358.917	875.203	4.234.120

Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS)

*: Angka sementara

Peningkatan jumlah penumpang di Kualanamu cukup signifikan sejak diresmikan pada tahun 2014. Dapat dilihat dari tabel di atas peningkatan jumlah penumpang naik sebanyak 462.041 dari tahun 2015 ke tahun 2016. Saat ini Bandara Kualanamu dapat menampung penumpang sebanyak 8,1 juta penumpang per tahun, namun PT Angkasa Pura II berencana menambah peningkatan kapasitas terminal di Bandara Internasional Kualanamu sehingga dapat menampung 10 juta penumpang pertahun dalam pengembangan tahap II.

Pertumbuhan penumpang yang diprediksi akan terus meningkat dan padatnya aktivitas di Bandara Kualanamu maka timbul aktivitas perdagangan disekitar bandara dan berdampak bagi pengembangan sektor lain diantaranya restoran dan hotel dan transportasi menuju Bandara Kualanamu. Untuk mencapai Bandara Kualanamu dari berbagai tempat di kota Medan tersedia beragam moda angkutan yang bisa dipilih oleh para penumpang yang hendak ke dan dari Bandara Kualanamu diantaranya, angkutan bus, angkutan kereta api, angkutan taxi dan sewa mobil. Angkutan bus yang tersedia meliputi:

Tabel 1-2
Angkutan bus dari Kualanamu-Medan

Bus	Trayek	Tarif	Jadwal Operasional	Waktu Tempuh	Rute
Damri	Bandara Kualanamu – Amplas Medan	Rp. 10.000 / orang	04.30 WIB – 22.00 WIB (keberangkatan setiap 30 menit)	±45 Menit (normal)	Bandara Kualanamu - Sp. Kayu Besar - Tol Tanjung Morawa - Tol Amplas
	Bandara Kualanamu – Medan Fair Plaza	Rp. 15.000/ orang	04.30 WIB – 22.00 WIB (keberangkatan setiap 30 menit)	±60 menit (normal)	Bandara Kualanamu - Sp. Kayu Besar - Tol Tanjung Morawa - Tol Amplas - Jl. SM Raja - Jl. Juanda - Jl. Sudirman - Jl. S. Parman - Jl. Iskandar Muda - Jl. Gatot Subroto - Medan Fair Plaza
ALS	<u>Bandara Kualanamu</u> – <u>Binjai</u>	Rp. 30.000/ orang	03.00 WIB – 22.00 WIB (keberangkatan setiap 30 menit)	± 1 – 2 jam (normal)	Bandara Kualanamu - Sp. Kayu Besar - Terminal Amplas - Jl. Sisingamangaraja - Simpang Marendal - Jl. AH Nasution (Asrama Haji) - Simpang Pos - Ring Road - Pondok Kelapa - Jl. Gatot Subroto - Terminal Binjai
	<u>Bandara</u>	Rp.	04.30 WIB –	± 1 jam	Bandara

	<u>Kualanamu</u> – <u>Ring</u> <u>Road</u>	15.000 / orang	22.00 WIB (keberangkatan setiap 30 menit)	(normal)	Kualanamu - Sp. Kayu Besar - Terminal Amplas - Jl. Sisingamangar aja - Simpang Marendal - Jl. AH Nasution (Asrama Haji) - Simpang Pos - Ring Road
Alma sar	Bandara Kualanamu – Cemara	Rp. 15.000 / orang	04.30 WIB – 22.00 WIB	± 45 menit (normal)	Bandara Kualanamu - Sp. Kayu Besar - Tol Belmera – Cemara
Parad ep	Bandara Kualanamu – Pematang Siantar	Rp. 50.000 / orang	04.30 WIB – 22.00 WIB	± 2 – 3 jam (normal)	Bandara Kualanamu - Pematang siantar

Sumber : Dinas Perhubungan

Selain angkutan bus Bandara Kualanamu memiliki sarana transportasi angkutan rel menuju dan dari stasiun besar Medan yang berlokasi di dekat lapangan merdeka Medan. Perjalanan kereta ini ditempuh dalam waktu kurang lebih 40 menit. Untuk dapat naik kereta api ini para penumpang bisa membeli tiket pada loket yang tersedia. Selain itu para penumpang juga bisa membeli dan membayar tiket elektronik yang dapat dibeli secara online. Harga tiket sekali perjalanan adalah sebesar Rp 80.000. Adapula angkutan taxi seperti blue bird taxi, karsa taxi, kokapura taxi, matra taxi, nice taksi dan poskopau taxi. Dan yang terakhir terdapat pula sewa mobil yang menyediakan solusi transportasi yang mencakup penyewaan kendaraan untuk korporasi, logistik, serta layanan pengemudi, berupa sewa harian hingga tahunan yang aman, nyaman dan

terpercaya diantaranya Assa Rent, Golden Bird Rent, Ksu Sena Rent, Trac Rent, Wisata Armada Rent. Angkutan transportasi adalah salah satu dampak yang sangat dirasakan akibat adanya Bandara Internasional Kualanamu. Tidak hanya itu pembangunan Kualanamu juga sering dijadikan obyek wisata bagi masyarakat.

Selain dampak adanya pembangunan bandara internasional kualanamu terhadap aktivitas ekonomi terdapat pula dampak-dampak yang sudah mulai terlihat dari awal mula proyek pembangunan ini berjalan. Kawasan Kualanamu merupakan sebagai salah satu sentra produksi di kabupaten deli serdang. Dengan adanya proyek pembangunan bandara akan berdampak pada pengalih fungsian lahan sekitar pembangunan bandara Kualanamu. Konsekuensi yang harus ditanggung dari pembangunan bandara Kualanamu adalah menyempitnya lahan pertanian pangan beralih fungsi menjadi bangunan fisik sarana pendukung dan harga lahan meningkat serta perubahan hak kepemilikan lahan. Ada 11 desa yang terkena dari pengaruh pembangunan bandara Kualanamu, salah satunya adalah desa Beringin yang berjarak 1 km dari bandara.

Pembangunan Bandar Udara diprediksi memakan ribuan hektar di desa Beringin ini semua menimbulkan dampak pergeseran peralihan baik secara ekonomi, sosial, dan ketersediaan infrastruktur. Namun dampak yang paling dirasakan oleh masyarakat adalah hilangnya lahan pertanian yang menjadi sumber mata pencaharian masyarakat akibat dari pembangunan bandara tersebut. Masyarakat sebagai subjek sekaligus objek dalam pembangunan harus tetap mendapat prioritas utama mengingat bahwa tujuan utama pembangunan yaitu peningkatan taraf hidup masyarakat. Walaupun sebenarnya eksternalitas dari pembangunan tersebut menimbulkan dampak positif dan negatif khususnya bagi

masyarakat petani akibat dari pengalih fungsian lahan. Hal itu dikarenakan dalam banyak hal Pemerintah ataupun pihak Swasta yang dimandatkan untuk menyelenggarakan pembangunan sering kali mengesampingkan faktor-faktor tertentu yang mengakibatkan terkorbanannya masyarakat.

Dalam hal ini pemerintah mengharapkan akan adanya dampak positif bagi masyarakat sekitar bandara Kualanamu, seperti para pedagang di pinggir jalan dan pelaku pembangunan lainnya karena akan meningkatkan penghasilan dan kehidupan yang layak. Akan tetapi harapan tersebut tak menjadi kenyataan karena realitas yang terjadi adalah masyarakat sekitar bandara adalah pihak yang dirugikan khususnya para petani dalam proses pembangunan Bandara tersebut, mereka terpaksa kehilangan pekerjaan dan mata pencaharian akibat lahan pertanian mereka telah habis terjual. Dan lahan tersebut telah dialih fungsikan menjadi pembangunan perumahan, perkantoran dan fasilitas lainnya untuk mendukung aktivitas Bandara.

Walaupun masyarakat sekitar cenderung terkena dampak yang negatif akibat pembangunan bandara Kualanamu tetapi banyak lapangan pekerjaan yang muncul akibat adanya bandara Kualanamu dan terbukti bisa mendongkrak penerimaan asli daerah Deli Serdang dan keberadaan bandara Kualanamu tersebut menarik banyak investor untuk berinvestasi mencari prospek bisnis di bandara tersebut. Sektor transportasi juga menjadi sektor unggulan akibat adanya pembangunan Bandara Internasional Kualanamu di Deli Serdang.

Tabel 1-3
Laju Pertumbuhan PDRB Deli serdang Atas Dasar Harga Konstan 2010
Menurut Lapangan Usaha/Sektor tahun 2012 -2016

Lapangan Usaha / Sektor	2012	2013	2014	2015	2016
A. Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	2.61	3.23	1.74	4.13	4.19
B. Pertambangan dan Penggalan	4.42	4.32	3.65	3.56	5.26
C. Industri Pengolahan	2.97	4.27	3.55	3.87	4.33
D. Pengadaan Listrik dan Gas	5.05	6.41	9.44	7.36	4.90
E. Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur ulang	5.47	4.58	4.84	5.63	5.55
F. Konstruksi	5.69	5.47	5.27	6.81	6.22
G. Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	6.92	6.52	6.91	6.06	6.11
H. Transportasi dan Pergudangan	6.28	190.15	59.85	5.12	6.78
I. Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	6.28	7.69	6.81	7.41	6.98
J. Informasi dan Komunikasi	6.78	5.06	5.56	6.45	5.25
K. Jasa Keuangan dan Asuransi	27.99	20.07	2	6.43	4.98
L. Real Estate	5.62	7.74	7.92	7.65	7.33
M, N. Jasa Perusahaan	5.73	6.88	7.29	7.14	6.85

O. Administrasi Pemerintahan dan Jaminan Sosial Wajib	5.99	3.81	4.85	5.57	2.21
P. Jasa Pendidikan	5.99	3.81	4.85	5.57	2.21
Q. Jasa Kesehatan dan kegiatan Sosial	8.99	10.39	7.51	7.47	7.36
R,S,T,U. Jasa Lainnya	6.52	6.01	5.81	6.19	5.80
PDRB	4.99	9.22	7.50	5.24	5.32

Sumber : Badan Pusat Statistik

Dari tabel diatas dapat dilihat laju pertumbuhan Deli Serdang pada sektor transportasi pada tahun 2013 naik sebesar 190,15. hal ini salah satunya dikarenakan pembangunan Bandara Internasional Kualanamu pada saat itu. Sektor tranportasi juga berpotensi menjadi sektor unggulan di Deli Serdang.

Untuk itu perlu dilakukan secara menyeluruh menyangkut output sosial ekonomi yang akan di timbulkan oleh pembangunan Bandara Kualanamu. Maka dengan itu penulis tertarik untuk melakukan penelitian dan menulis skripsi yang berjudul *Analisa Peranan Bandara Kuala Namu dalam meningkatkan Perkembangan Ekonomi Deli Serdang.*

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka dapat diidentifikasi masalah sebagai berikut :

1. Terjadi penurunan Perkembangan PDRB di Deli Serdang yaitu pada tahun 2012- 2016 .

2. Dibangunnya Bandara Kualanamu telah mengakibatkan terjadinya perubahan penggunaan lahan di Deli Serdang khususnya pada masyarakat sekitar Bandara Kualanamu.
3. Pembangunan Bandara Kualanamu telah menyebabkan perubahan aktivitas masyarakat yang berdampak juga pada ketersediaan infrastruktur di kawasan sekitar Bandara Kualanamu.

1.3 Batasaan Masalah dan Rumusan Masalah

1.3.1 Batasan Masalah :

Ada Banyak Masalah yang bisa diangkat dari penelitian ini, namun penulis perlu membatasi masalah yang lebih terperinci dan jelas agar pemecahannya terarah dan berhasil. Jadi, penelitian ini hanya dibatasi pada Hal-Hal yang berkaitan dengan aktivitas Bandara Kualanamu dalam Lingkup Perkembangan Ekonomi di Kabupaten Deli Serdang khususnya Kecamatan Beringin, Kelurahan Beringin.

1.3.2 Rumusan Masalah:

Berdasarkan uraian latar belakang, maka dapat dirumuskan bahwa masalah penelitian adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana perkembangan PDRB Deli Serdang sebelum dan sesudah adanya Bandara Kualanamu.?
2. Bagaimana dampak pembangunan bandara kualanamu bagi perkembangan perekonomian masyarakat dikawasan Bandara Kualanamu?
3. Bagaimana ketersediaan infrastruktur masyarakat sekitar bandara setelah pembangunan bandara ?

1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.4.1 Tujuan Penelitian :

1. Untuk melakukan analisis perkembangan PDRB Deli Serdang sebelum dan sesudah adanya Bandara Kualanamu.
2. Untuk melakukan analisis dampak pembangunan bandara terhadap perkembangan perekonomian masyarakat di sekitar Bandara Kualanamu.
3. Untuk melakukan analisis ketersediaan infrastruktur masyarakat sekitar bandara setelah pembangunan Bandara Kualanamu.

1.4.2 Manfaat Penelitian :

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat mengambil manfaat bagi pihak – pihak yang terlibat dalam kegiatan pengembangan aktivitas bandara kualanamu. Adapun manfaat dari penelitian ini antara lain sebagai berikut :

1. **Bagi akademik:** Meningkatkan kemampuan serta wawasan peneliti mengenai perkembangan ekonomi deli serdang sebagai dampak dari pembangunan bandara kualanamu dan bagi peneliti selanjutnya yang melakukan penelitian dengan topik yang sama penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi dan bahan pendukung penelitian.
2. **Bagi non akademik:** Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan dalam mengambil keputusan bagi pemerintah, khususnya pemerintah kota medan sebagai pihak yang terkait dalam perkembangan pembangunan bandara kualanamu dan masyarakat yang merasakan dampak pembangunan bandara kualanamu.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Teori Pembangunan Ekonomi

Konsep pembangunan merupakan proses yang meningkatkan kualitas kehidupan dan kemampuan umat manusia dengan cara menaikkan standar kehidupan, harga diri, dan kebebasan individu (Todaro dan Smith, 2011:6). Dari sudut pandang ilmu ekonomi, 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 laju pertumbuhan pendapatan nasional bruto (*gross national income*) per kapita “riil” 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 dan Smith, 2011:16).

Pembangunan ekonomi di masa lalu umumnya dipandang dalam kaitannya dengan perubahan secara terencana atas struktur produksi dan kesempatan kerja. Dalam proses ini, peran sektor pertanian akan menurun untuk memberi peluang muncul dan berkembangnya sektor manufaktur dan jasa. Oleh sebab itu, strategi pembangunan biasanya berfokus pada proses industrialisasi yang cepat, yang sering merugikan pembangunan pertanian dan pedesaan (Todaro dan Smith, 2011:17).

Pengalaman pembangunan dalam dasawarsa 1950-an dan 1960-an, pada saat negara-negara berkembang mencapai target pertumbuhan ekonomi namun

tingkat kehidupan sebagian besar masyarakat umumnya tetap tidak berubah, menunjukkan bahwa ada yang sangat salah dengan pengertian pembangunan yang sempit itu. Kini semakin banyak ekonom dan pembuat kebijakan yang menyuarakan perlunya upaya serius untuk menanggulangi meluasnya kemiskinan absolut, distribusi pendapatan yang semakin tidak merata, dan meningkatnya pengangguran. Singkatnya, dalam dasawarsa 1970-an, pembangunan ekonomi mulai didefinisi ulang dalam kaitannya dengan upaya pengurangan atau peniadaan kemiskinan, ketimpangan, dan pengangguran dalam konteks perekonomian yang semakin berkembang (Todaro dan Smith, 2011:17).

Oleh sebab itu, pembangunan haruslah dipandang sebagai proses multidimensi yang melibatkan berbagai perubahan mendasar dalam struktur sosial, sikap masyarakat, dan lembaga nasional, serta percepatan pertumbuhan, pengurangan ketimpangan, dan penanggulangan kemiskinan. Pada hakikatnya, pembangunan haruslah mencerminkan perubahan sistem sosial secara total sesuai dengan berbagai kebutuhan dasar, serta upaya menumbuhkan aspirasi individu dan kelompok-kelompok sosial dalam sistem itu. Pembangunan seharusnya upaya untuk mengubah kondisi kehidupan dari yang dipandang tidak memuaskan menjadi lebih baik secara lahir dan batin (Todaro dan Smith, 2011:18-19).

2.1.1 Teori pembangunan Ricardo

David Ricardo juga mengungkapkan pandangannya mengenai pembangunan ekonomi dengan cara yang tidak sistematis dalam bukunya *The Principles of political economy and Taxation*. Buku ini diterbitkan 1817. Edisi ketiga 1921 serta korespondensi Ricardo dengan beberapa ahli ekonomi ialah yang memuat ide-ide Ricardo yang menjadi dasar pembentukan model pertumbuhan model

pembangunan Ricardo. Sesungguhnya Ricardo tidak pernah mengajukan satupun teori pembanguana. Menurut Schumpeter, ia hanya mendiskusikan teori distribusi. Oleh sebab itu analisa Ricardo merupakan analisa yang memutar. Teori Ricardo didasarkan pada asumsi bahwa :

- a. Seluruh tanah digunakan untuk produksi gandum dan angkatan kerja dalam pertanian membantu menentukan distribusi industry.
- b. “*Law*” of *diminishing return*” berlaku bagi tanah;
- c. Persediaan tanah adalah tetap;
- d. Permintaan akan gandum benar-benar inelastic.
- e. Buruh dan modal adalah masukan yang bersifat *variable*;
- f. Keadaan pengetahuan teknis adalah tertentu (*given*).
- g. Seluruh tubuh dibayar dengan upah yang cukup untuk hidup secara minimal;
- h. Harga penawaran buruh adalah tertentu dan tetap;
- i. Permintaan akan buruh tergantung pada pemupukan modal; dan bahwa baik harga permintaan maupun penawaran buruh tidak tergantung pada produktivitas marginal tenaga kerja.
- j. Terdapat persaingan yang sempurna.
- k. Pemupukan modal dihasilkan dari keuntungan.

Menurut Ricardo, pembangunan ekonomi tergantung pada perbedaan antara produksi dan konsumsi. karena itu ia menekankan pentingnya peningkatan produksi dan pengurangan konsumsi. Dalam istilah Ricardo “ Modal dapat dinaikan dengan cara menaikkan produksi atau dengan mengurangi konsumsi yang

tidak produktif. “Akan tetapi produktivitas buruh bisa juga ditingkatkan melalui perubahan teknologi dan organisasi yang lebih baik.

2.1.2 Teori Pembangunan Malthus

Konsep pembangunan Malthus tidak menganggap proses pembangunan ekonomi terjadi dengan sendirinya. Malahan proses pembangunan ekonomi memerlukan berbagai usaha yang konsisten dipihak rakyat. Dia tidak memberikan gambaran adanya gerakan menuju keadaan stasioner tetapi menekankan bahwa perekonomian mengalami kemeresotan beberapa kali sebelum mencapai tingkat tertinggi dari pembangunan. Jadi menurut Malthus, proses pembangunan adalah suatu proses naik-turunnya aktivitas ekonomi lebih daripada sekedar lancar-tidaknya aktivitas ekonomi.

Malthus menitikkan perhatian pada “Perkembangan kesejahteraan” suatu negara, yaitu pembangunan ekonomi yang dapat dicapai dengan meningkatkan kesejahteraan suatu negara. Kesejahteraan suatu negara sebagian bergantung pada kuantitas produk yang dihasilkan oleh tenaga kerjanya, dan sebagian lagi pada nilai atas produk tersebut. Tetapi, ”kesejahteraan suatu negara tidak selalu meningkat dalam proporsi yang sama dengan peningkatan pada nilai kadangkala bisa terjadi atas dasar penyusutan aktual pada komoditi.

Pertumbuhan penduduk dan pembangunan ekonomi. Pada Bukunya *Principles of political economy*, Malthus lebih realitas dalam menganalisa pertumbuhan penduduk dalam kaitannya dengan pembangunan ekonomi dibandingkan pada Bukunya *Essay of population*. Menurut Malthus pertumbuhan penduduk adalah akibat dari proses pembangunan. Sebagaimana ditulis Malthus ”Pertambahan penduduk tidak bisa terjadi tanpa peningkatan kesejahteraan yang

sebanding.” Jika tingkat akumulasi modal meningkat, permintaan atas tenaga kerja juga meningkat. Kondisi demikian mendorong pertumbuhan penduduk. Akan tetapi pertumbuhan penduduk saja tidak meningkatkan kesejahteraan. Pertumbuhan penduduk akan meningkatkan kesejahteraan hanya bila pertumbuhan tersebut meningkatkan permintaan efektif (*effective demand*). Peningkatan pada permintaan efektif akan menyebabkan meningkatnya kesejahteraan. Faktor-faktor dalam pembangunan ekonomi, Malthus mendefinisikan problem pembangunan ekonomi sebagai sesuatu yang menjelaskan perbedaan anatar *Gross National product* potensial (“Kemampuan menghasilkan kekayaan”) dan *Gross National Product Actual* (“Kekayaan Aktual”). Tetapi problem pokoknya adalah bagaimana mencapai tingkat *Gross National Product* Potensial yang tinggi.

Menurut Malthus, besarnya *Gross National Product* Potensial tergantung pada tanah, tenaga kerja, modal dan organisasi. Bila keempat faktor ini dipakai dalam proporsi yang benar, maka ia akan memaksimalkan produksi di dua sector utama perekonomian yaitu sector pertanian dan sector industry. Akumulasi modal, kesuburan tanah, dan kemajuan teknologi, adalah penyebab utama peningkatan produksi pertanian maupun produksi industry. Selain itu, Malthus juga dalam politik dan moral.” Faktor tersebut adalah keamanan atas kekayaan, konstitusi dan hokum yang baik dan dilaksanakan sebagaimana mestinya ; kerja keras dan kebiasaan teratur, serta sifat jujur pada umumnya.

Langkah-langkah untuk meningkatkan pembangunan ekonomi:

1. Pertumbuhan Berimbang

Didalam sistem Malthus, perekonomian dibagi menjadi sector pertanian dan sector industry. Kemajuan teknologi pada kedua sektor itulah yang dapat membawa kepada pembangunan ekonomi. Modal di investasikan pada sector pertanian sampai semua lahan yang subur ditanami, dipenuhi dan diperbaiki. Setelah itu tidak ada lagi peluang bagi investasi yang menguntungkan di sector tersebut karena berlakunya hukum hasil yang semakin berkurang. Maka dari itu peluang investasi hanya ada di sector industry. Hasil yang semakin berkurang karena bertambahnya tenaga kerja pada lahan tersebut hanya dapat dihindari bila kemajuan teknologi di sector industry cukup pesat dan jika investasi dilakukan untuk menyerap para pekerja pada lahan tersebut sehingga memungkinkan pengurangan tingkat upah mereka. Jadi, Malthus mendukung pertumbuhan yang berimbang baik di sector pertanian maupun di sector industry.

2. Menaikan permintaan efektif

Malthus menyarankan sejumlah langkah untuk menaikan permintaan efektif Pertama, dengan pendistribusian kesejahteraan dan pemilikan tanah secara lebih adil. Kedua, permintaan efektif dapat ditingkatkan dengan memperluas perdagangan internal dan eksternal. Perdagangan internal sebagaimana juga perdagangan eksternal akan meningkatkan keinginan, selera dan hasrat, untuk mengkonsumsi “yang secara mutlak perlu untuk menjaga harga pasar komoditi dan mencegah berkurangnya laba”. Ketiga, Malthus menyarankan agar mempertahankan “konsumen tidak produktif” untuk meningkatkan permintaan

efektif mendefinisikan konsumen tidak produktif sebagai orang-orang yang tidak memproduksi barang material.

2.2 Teori Pertumbuhan ekonomi

Pertumbuhan ekonomi diartikan sebagai proses kenaikan output per kapita dalam jangka panjang. Pertumbuhan ekonomi adalah suatu proses, bukan suatu gambaran ekonomi pada suatu saat. Sedangkan Kuznet (dalam Jhingan, 2000:57) mendefinisikan pertumbuhan ekonomi suatu negara sebagai kemampuan negara untuk menyediakan barang-barang ekonomi yang terus mengikat bagi penduduknya, pertumbuhan kemampuan ini berdasarkan pada kemajuan teknologi dan kelembagaan serta penyesuaian ideologi yang dibutuhkannya.

Pertumbuhan ekonomi ialah proses kenaikan output per kapita yang terus menerus dalam jangka panjang (Sukirno, 2004:435). Pertumbuhan ekonomi tersebut merupakan salah satu indikator keberhasilan pembangunan. Dengan demikian, semakin tingginya pertumbuhan ekonomi biasanya semakin tinggi pula kesejahteraan masyarakat, meskipun terdapat indikator yang lain yaitu distribusi pendapatan. Berdasarkan dari beberapa definisi di atas, bahwa pertumbuhan ekonomi merujuk pada suatu proses untuk memperoleh output, dimana ukuran pencapaian memerlukan jangka panjang.

2.2.1 Teori Pertumbuhan Klasik

Adam Smith dalam bukunya “ *An inquiry into the Nature and Cause of the Wealth of Nations*”. Mengemukakan Faktor-faktor yang menimbulkan pembangunan ekonomi. Menurut pandangan Adam Smith, Kebijakan Laissez faire atau system mekanisme pasar akan memaksimalkan tingkat pembangunan ekonomi yang dapat dicapai oleh suatu Masyarakat. Penduduk yang bertambah

akan memperluas pasar,dan Perluasan pasar akan mendorong tingkat spesialisasi.Dengan adanya spesialisasi akan mempertinggi tingkat kegiatan ekonomi atau mempercepat proses pembangunan ekonomi,Karena Spesialisasi akan mendorong produktivitas tenaga kerja dan mendorong tingkat perkembangan teknologi.Mengenai corak dan proses pertumbuhan ekonomi,Adam Smith mengemukakan bahwa Apabila pembangunan sudah terjadi maka proses tersebut akan terus-menerus berlangsung secara kumulatif.

Pandangan Smith yang optimis terhadap pola proses pembangunan diatas sangat bertentangan dengan pendapat David Ricardo dan Malthus,yang lebih pesimis terhadap proses pembangunan dalam jangka panjang.Karena dalam jangka panjang menurut mereka perekonomian akan mencapai “ stationary state”,yaitu suatu keadaan dimana perkembangan ekonomi tidak terjadi sama sekali,sedangkan perkembangan penduduk menurut pendapat mereka,akan menurunkan kembali tingkat pembangunan ke tahap yang rendah.

Menurut David Ricardo,pertumbuhan ekonomi merupakan proses tarik-menarik antara law of diminishing return dengan kemajuan teknologi sedangkan menurut Thomas Robert Malthus,dalam pembangunan ekonomi diperlukan pembangunan berimbang antar sector pertanian dan indsutri serta perlunya menaikkan permintaan efektif.Dalam analisis selanjutnya,John Stuart Mill mengemukakan bahwa dalam pembangunan ekonomi diperlukan tabungan,tingkat laba,kemajuan teknologi,distribusi yang adil,perluasan perdagangan luar negeri, dan perubahan kelembagaan.

2.2.2 Teori Pertumbuhan Neo-klasik

Teori pertumbuhan ekonomi Neo-Klasik berkembang sejak tahun 1950-an. Teori ini berdasarkan analisis-analisis mengenai pertumbuhan ekonomi menurut pandangan ekonomi klasik. ekonom yang menjadi perintis pengembangan teori ini adalah Robert Solow dan Trevor Swan yang memunculkan teori pertumbuhan ekonomi Solow-Swan. Menurut teori ini, pertumbuhan ekonomi tergantung kepada penambahan penyediaan factor-faktor produksi (penduduk, tenaga kerja dan akumulasi modal) dan tingkat kemajuan teknologi.

Ahli ekonomi Neo-Klasik yang terkenal yaitu Joseph Schumpeter dalam bukunya "*The Theory of Economic Development*", menekankan tentang peranan pengusaha dalam pembangunan. Menurutnya pembangunan ekonomi bukan merupakan proses yang harmonis atau gradual, tetapi merupakan perubahan yang spontan dan terputus-putus (*Discontinuous*). Sebagai kunci dari teori Schumpeter adalah bahwa untuk perkembangan ekonomi, faktor yang terpenting adalah entrepreneur, yaitu orang yang memiliki inisiatif untuk perkembangan produk nasional. Tokoh Neo-klasik lainnya adalah Alfred Marshall, menyatakan bahwa dengan tidak mengurangi pentingnya penemuan-penemuan, baik investasi maupun penggunaan teknik baru merupakan proses yang gradual dan terus menerus, serta merupakan suatu mata rantai atau rentetan dari penemuan-penemuan lain.

1. Teori Pertumbuhan Rostow

Menurut Rostow, pembangunan ekonomi adalah suatu informasi masyarakat tradisional menjadi masyarakat modern, melalui tahapan :

1. Masyarakat tradisional, yaitu suatu masyarakat yang strukturnya berkembang didalam fungsi produksi yang terbatas yang didasarkan pada

teknologi dan ilmu pengetahuan dan sikap yang masih primitive, dan berfikir irasional.

2. Prasyarat lepas landas, adalah suatu masa transisi dimana suatu masyarakat mempersiapkan dirinya atau dipersiapkan dari luar untuk mencapai pertumbuhan yang mempunyai kekuatan untuk terus berkembang (self-sustained growth).
3. Lepas landas adalah suatu masa di mana berlakunya perubahan yang sangat drastis dalam masyarakat seperti revolusi politik, terciptanya kemajuan yang pesat dalam inovasi, atau berupa terbentuknya pasar baru.
4. Tahap kematangan, adalah suatu masa dimana suatu masyarakat secara efektif menggunakan teknologi modern pada sebagian besar faktor-faktor produksi dan kekayaan alam.
5. Tahap Konsumsi tinggi, adalah suatu masyarakat dimana perhatiannya lebih menekankan pada masalah konsumsi dan kesejahteraan masyarakat, bukan lagi pada masalah produksi.

2. Teori pertumbuhan kuznet.

Menurut Kuznets, pertumbuhan ekonomi adalah kenaikan kapasitas dalam jangka panjang dari Negara yang bersangkutan untuk menyediakan berbagai barang ekonomi kepada penduduknya. Kenaikan kapasitas itu sendiri ditentukan atau dimungkinkan oleh adanya kemajuan atau penyesuaian-penyesuaian teknologi, institusional (kelembagaan) dan ideologis terhadap berbagai tuntutan yang ada. Masing-masing dari tiga kelompok pokok, yaitu:

- 1) Kenaikan output secara berkesinambungan adalah manifestasi atau perwujudan dari apa yang disebut sebagai pertumbuhan

ekonomi, sedangkan kemampuan menyediakan berbagai jenis barang itu sendiri merupakan tanda kematangan ekonomi (economic maturity) disuatu Negara yang bersangkutan.

- 2) Perkembangan teknologi merupakan dasar atau prakondisi bagi berlangsungnya suatu pertumbuhan ekonomi secara berkesinambungan, ini adalah suatu kondisi yang sangat diperlukan, tetapi tidak cukup itu saja (jadi, disamping perkembangan atau kemajuan teknologi masih dibutuhkan factor-faktor lain).
- 3) Guna mewujudkan potensi pertumbuhan yang terkandung didalam teknologi baru, maka perlu diadakan serangkaian penyesuaian kelembagaan, sikap, dan ideologi. Inovasi dibidang teknologi tanpa dibarengi inovasi social berarti potensi ada, akan tetapi tanpa input komplementernya maka hal itu tidak bisa membuahkan hasil apapun.

3. Pertumbuhan Harold-Domar.

Harold-Domar adalah ahli ekonomi yang mengembangkan analisis Keynes yang menekankan tentang perlunya penanaman modal dalam menciptakan pertumbuhan ekonomi. Oleh karena itu menurutnya setiap usaha ekonomi harus menyelamatkan proporsi tertentu dari pendapatan nasional yaitu untuk menambah stok modal yang akan digunakan dalam investasi baru. Menurut Harold Domar, ada hubungan ekonomi yang langsung antar besarnya stok modal dan jumlah produksi nasional.

Harrod-Domar mempertahankan pendapat dari para ahli ekonomi sebelumnya tentang teori investasi, yang merupakan gabungan dari pendapat kaum klasik dan Keynes, dimana beliau menekankan peranan pertumbuhan modal dalam

menciptakan pertumbuhan ekonomi. Teori Harrod-Domar memandang bahwa pembentukan modal dianggap sebagai pengeluaran yang akan menambah kemampuan suatu perekonomian untuk menghasilkan barang dan atau jasa, maupun sebagai pengeluaran yang akan menambah permintaan efektif seluruh masyarakat. Dimana apabila pada suatu masa tertentu dilakukan sejumlah pembentukan modal, maka pada masa berikutnya perekonomian tersebut mempunyai kemampuan untuk menghasilkan barang-barang dan atau jasa yang lebih besar (Sadono, 2007: 256-257).

4. Teori ketergantungan

Teori ketergantungan ini pertama kali dikembangkan di Amerika latin pada tahun 1960-an. Menurut para pengikut teori ini, keterbelakangan (underdevelopment) Negara-negara Amerika latin terjadi pada saat masyarakat prakapitalis tersebut tergabung kedalam system ekonomi dunia kapitalis. Dengan demikian masyarakat tersebut kehilangan otonominya dan menjadi daerah pinggiran dari daerah-daerah metropolitan yang kapitalis. Dalam Teori ketergantungan ini ada dua aliran yaitu aliran Marxis-Neo Marxis dan aliran Non Marxis.

Aliran yang pertama menggunakan kerangka teori imrealisme yang tidak membedakan secara tajam antara struktur internal dan eksternal, karena kedua struktur tersebut dipandang sebagai factor yang berasal dari system kapitalis dunia itu sendiri. Selain itu, aliran ini mengambil perspektif perjuangan internasional antara pemilik modal dengan kaum buruh. Oleh karena itu, Menurut Teori ini, pembangunan ekonomi untuk daerah pinggiran adalah dengan cara melakukan revolusi.

Sedangkan aliran kedua melihat masalah ketergantungan dari perspektif nasional atau regional. Dimana aliran ini dengan tegas membedakan keadaan di dalam negeri dan luar negeri. Menurut Aliran ini, Struktur dan kondisi internal dilihat sebagai factor yang berasal dari system itu sendiri walaupun tetap dipengaruhi oleh factor eksternal.

2.3 Pendapatan Nasional

Salah satu indikator telah terjadinya alokasi efisien secara makro adalah nilai *output* nasional yang dihasilkan sebuah perekonomian pada suatu periode tertentu. Besarnya *output* nasional merupakan gambaran awal tentang seberapa efisien sumber daya yang ada dalam perekonomian (tenaga kerja, barang modal, uang, dan kemampuan kewirausahaan) digunakan untuk memproduksi barang dan jasa, tentang produktivitas dan tingkat kemakmuran suatu negara yang diukur dengan *output* nasional perkapita dan tentang masalah masalah struktural (mendasar) yang dihadapi suatu perekonomian. Istilah yang paling sering dipakai untuk pendapatan nasional adalah Produk Domestik Bruto (PDB) atau *Gross Domestic Product* (GDP). Istilah tersebut merujuk pada pengertian :

“Nilai barang dan jasa akhir berdasarkan harga pasar, yang diproduksi oleh sebuah perekonomian dalam satu periode (kurun waktu) dengan menggunakan faktor-faktor produksi yang berada (berlokasi) dalam perekonomian tersebut.”

(*Case & Fair*, 1996)

Tercakup dalam defenisi diatas adalah :

1. Produk dan jasa akhir , dalam pengertian barang dan jasa yang dihitung dalam PDB adalah barang dan jasa yang digunakan pemakai terakhir (untuk konsumsi).

2. Harga pasar, yang menunjukkan bahwa nilai *output* nasionalnya tersebut dihitung berdasarkan tingkat harga yang berlaku pada periode yang bersangkutan.
3. Faktor-faktor produksi yang berlokasi dinegara yang bersangkutan dalam arti perhitungan PDB tidak mempertimbangkan asal faktor produksi (milik perekonomian atau milik asing) yang digunakan dalam menghasilkan *output*.

Menurut (Manurung, 2008) ada tiga cara perhitungan pendapatan nasional, yaitu :

1. Metode *Output (Output Approach)* atau Metode Produksi

Menurut metode ini, PDB adalah total *output* (produksi) yang dihasilkan oleh suatu perekonomian. Cara perhitungan dalam praktik adalah dengan membagi-bagi perekonomian menjadi beberapa sektor produksi (*industrial origin*). Jumlah *output* masing-masing sektor merupakan jumlah *output* seluruh perekonomian. Hanya saja, ada kemungkinan bahwa *output* yang dihasilkan suatu sektor perekonomian berasal dari *output* sektor lain. Atau bisa juga merupakan *input* bagi sektor ekonomi yang lain lagi. Jika tidak berhati-hati akan terjadi perhitungan ganda (*double counting*) atau bahkan *multiple counting*. Akibatnya angka PDB bisa menggelembung beberapa kali lipat dari angka yang sebenarnya. Untuk menghindarkan hal diatas, maka dalam perhitungan PDB dengan metode produksi, yang dijumlahkan adalah nilai tambah (*value added*) masing-masing sektor. Yang dimaksud nilai tambah adalah selisih antara nilai output dengan nilai input antara.

$$NT = NO - NI$$

Dimana :

NT = nilai tambah

NO = nilai *output*

NI = nilai *Input* antara

2. Metode Pendapatan (*Income Approach*)

Metode pendapatan memandang nilai *output* perekonomian sebagai nilai total balas jasa atas faktor produksi yang digunakan dalam proses produksi. Hubungan antara tingkat output dengan faktor-faktor produksi yang digunakan dalam proses produksi. Memproduksi *output* dibutuhkan *input* berupa tenaga kerja, barang modal, dan uang/finansial. Jumlah tenaga kerja, barang modal, dan uang yang banyak tidak akan menghasilkan apa-apa jika tidak ada kemampuan *entrepreneur*. Kemampuan *entrepreneur* ini adalah kemampuan dan keberanian mengombinasikan tenaga kerja, barang modal, dan uang untuk menghasilkan barang dan jasa yang dibutuhkan masyarakat. Dalam kehidupan sehari-hari, mereka yang memiliki kemampuan *entrepreneur* ini dikenal sebagai pengusaha.

Balas jasa untuk tenaga kerja adalah upah atau gaji. Untuk barang modal adalah pendapatan sewa. Untuk pemilik uang / aset finansial adalah pendapatan bunga. Sedangkan untuk pengusaha adalah keuntungan. Total balas jasa atas seluruh faktor produksi disebut Pendapatan Nasional (PN)

Keterangan:

$$PN = w + i + r + \pi$$

Dimana :

w= upah/gaji (*wages/salary*)

i = pendapatan bunga (*interest*)

r = pendapatan sewa (*rent*)

π = keuntungan (*profit*)

Di Indonesia, perhitungan pendapatan nasional seperti yang dimaksudkan dalam teori, jarang di publikasikan.

3. Metode Pengeluaran (*Expenditure Approach*).

Menurut metode pengeluaran, nilai PDB merupakan nilai total pengeluaran dalam perekonomian selama periode tertentu. Menurut metode ini ada beberapa jenis pengeluaran agregat dalam suatu perekonomian yaitu rumah tangga, konsumsi, pengeluaran, ekspor neto. Nilai PDB berdasarkan metode pengeluaran adalah nilai total lima jenis pengeluaran tersebut :

$$PDB = C + I + G + (X-M)$$

Dimana :

C = konsumsi rumah tangga

G = konsumsi/ pengeluaran pemerintah

I = Investasi

X= ekspor

M = impor

2.3.1 Produk Domestik Bruto

Produk Domestik Bruto (PDB) merupakan jumlah produk barang dan jasa yang di hasilkan oleh unit-unit produksi di dalam batas wilayah suatu Negara atau domestik selama satu tahun.

Rumus:

$$PDB = C+G+I+(X-M)$$

Dimana :

C = Consumption

G = Government Expenditure

I = Investasi

X = Exsport

M = Import

Dalam perhitungan PDB ini termasuk juga barang atau jasa yang di hasilkan oleh perusahaan atau pun instansi asing yang terkait, asalkan wilayahnya masih dalam wilayah suatu negara atau domestik tersebut.

2.3.2 Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

Pertumbuhan PDRB yang relatif tinggi tersebut belum tentu mencerminkan peningkatan kesejahteraan masyarakat, karena hal ini sangat bergantung kepada perkembangan jumlah penduduk. Jika pertumbuhan penduduk pertengahan tahun lebih tinggi dari pertumbuhan PDRB pada tahun lebih tinggi dari pertumbuhan PDRB pada tahun yang sama, maka PDRB perkapitanya akan semakin kecil dan sebaliknya, bila pertumbuhan jumlah penduduk terjadi lebih lambat, maka PDRB perkapitanya akan semakin besar. PDRB perkapita merupakan gambaran rata-rata pendapatan yang diterima oleh setiap penduduk sebagai hasil dari proses produksi.

Indikator penting untuk mengetahui kondisi ekonomi disuatu wilayah/provinsi dalam suatu periode tertentu ditunjukkan oleh data PDRB, baik atas dasar harga yang berlaku maupun atas dasar harga konstan. PDRB didefinisikan sebagai jumlah nilai tambah yang dihasilkan oleh seluruh unit usaha dalam suatu wilayah, atau merupakan jumlah seluruh nilai barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh seluruh unit ekonomi di suatu wilayah (Sukirno, 2004:17).

PDRB atas dasar harga berlaku menggambarkan nilai tambah barang dan jasa yang dihitung menggunakan harga pada setiap tahunnya. Sedangkan PDRB atas dasar harga konstan menunjukkan nilai tambah barang dan jasa yang dihitung menggunakan harga pada tahun tertentu sebagai dasar. PDRB atas dasar harga berlaku digunakan untuk melihat pergeseran dan struktur ekonomi. Sedangkan harga konstan digunakan untuk mengetahui pertambahan ekonomi dari tahun ke tahun. Ada tiga pendekatan yang digunakan dalam menghitung PDB yaitu :

a) Pendekatan produksi

Pendekatan Produksi adalah nilai tambah yang di ciptakan dalam suatu proses produksi. Dalam metode ini dijelaskan bahwa perhitungan pendapatan nasional dihitung dari penjumlahan seluruh hasil produksi suatu produk baik barang maupun jasa yang dihasilkan atau diperoleh dari seluruh pelaku kegiatan ekonomi yang ada dalam satu negara serta dalam satu periode ekonomi tertentu kurang lebih tiap tahun sekali. Cara menghitung pendapatan nasionalnya yaitu dengan mengalikan jumlah seluruh produk baik barang ataupun jasa yang telah dihasilkan atau diproduksi dalam kurun waktu satu tahun dengan harga satuan tiap produknya bisa berbentuk barang maupun jasa. Misalkan dalam setahun itu produk baik barang maupun jasa yang bisa diproduksi berjumlah seribu produk, maka hal tersebut harus dikalikan dengan harga satuan yang mereka miliki untuk mendapatkan jumlah atau besarnya pendapatan nasional negara tersebut dalam satu tahunnya.

Hal ini dirumuskan dengan :

$$Y = P + Q$$

Keterangan :

Y : Pendapatan nasional

P : Jumlah produk yang diproduksi

Q : Harga satuan suatu produk

Dalam perhitungan pendapatan nasional dengan pendekatan produksi ini ada satu hal penting yang harus diingat yaitu jangan sampai melakukan penjumlahan berulang (*multiple accounting*) terhadap suatu produk baik barang maupun jasa. Oleh sebab itulah aspek yang harus dijumlahkan dalam perhitungan yakni nilai tambah (*value added*) suatu produk baik barang maupun jasa, bukan dilihat dari nilai akhirnya. Sektornya :

1. Sektor primer, yang terdiri dari :

- Pertanian,
- peternakan,
- kehutanan,
- perikanan,
- Pertambangan
- Penggalian

2. Sektor sekunder, yang terdiri dari :

- Industri pengolahan,
- Listrik,
- air
- gas
- Bangunan

3. Sektor tersier, yang terdiri dari :

- Perdagangan

- Hotel
- Restoran
- Pengangkutan
- Telekomunikas
- Keuangan
- Persewaan
- jasa perusahaan
- Dan Jasa lain-lain

Dalam penghitungan pendapatan nasional melalui pendekatan produksi, kemungkinan dilakukannya kesalahan, karena dalam penghitungannya kita menghitung nilai barang antara (*intermediary goods*) yang telah dihitung pada proses produksi sebelumnya. Kesalahan ini disebut dengan perhitungan ganda (*double counting*). Untuk menghindari kesalahan tersebut, maka digunakan dua cara penghitungan, yaitu menghitung nilai barang akhir ataupun menghitung total nilai tambahnya (*added value*).

b) Pendekatan pendapatan

(*income a product*) adalah jenis pendekatan pendapatan nasional yang diperoleh dengan cara menjumlahkan pendapatan dari berbagai faktor produksi yang memberikan sumbangan terhadap proses produksi. Metode pendekatan pendapatan merupakan pendapatan nasional hasil dari penjumlahan seluruh penerimaan yang diterima oleh pemilik faktor produksi dalam suatu negara selama satu periode atau satu tahun.

Yang termasuk faktor produksi adalah tenaga kerja, modal, tanah, dan keahlian/kewirausahaan. Masing-masing dari faktor produksi akan menghasilkan pendapatan yang berbeda-beda, misalnya:

- Tenaga kerja dapat memperoleh gaji/upah
- Pemilik modal akan mendapat bunga
- Pemilik tanah dapat memperoleh sewa
- Keahlian atau skill dapat memperoleh laba.

Rumus pendekatan pendapatan adalah sebagai berikut:

$$Y = r + w + i + p$$

Keterangan :

Y = Pendapatan Nasional

r = Pendapatan dari upah, gaji, dan lainnya

w = Pendapatan bersih dari sewa

i = Pendapatan dari bunga

p = Pendapatan dari keuntungan perusahaan dan usaha perorangan

c) Pendekatan pengeluaran

Pendekatan pengeluaran (*expenditure approach*) Adalah menghitung pendapatan nasional dengan cara menghitung pendapatan dengan cara menghitung pengeluaran untuk semua produk final dalam jangka waktu tertentu. Perhitungan dengan menggunakan pendekatan pengeluaran dilakukan dengan cara menjumlahkan seluruh pengeluaran berbagai sektor ekonomi, yaitu rumah tangga, pemerintah, perusahaan, dan masyarakat luar negeri suatu negara pada periode tertentu.

Jenis pengeluaran dari masing-masing pelaku ekonomi terdiri dari

- Pengeluaran untuk konsumsi (c)
- Pengeluaran untuk investasi (I)
- Pengeluaran untuk pemerintah (G)
- Pengeluaran untuk ekspor (X), dan impor (M).

Sehingga diperoleh rumus pendekatan pengeluaran sebagai berikut:

$$Y = C + I + G + (X - M)$$

Keterangan :

Y = Pendapatan nasional

C = *consumption* (konsumsi rumah tangga)

I = *investment* (investasi)

G = *government expenditure* (pengeluaran pemerintah)

X = ekspor

M = impor

2.4 Penelitian Terdahulu

Tabel 2-I

No	Nama peneliti dan Judul Penelitian	Model Estimasi	Variabel	Hasil Penelitian
1	Paharudin Siregar, Dampak pembangunan Bandara Kualanamu terhadap Perkembangan Ekonomi Penduduk sekitar Bandara.	-Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat. -Persepsi Masyarakat Transportasi Pemabangunan Bandara Kualanamu -Potensi Bandara Kualanamu	-Teknik Pengumpulan Data melalui Metode observasi	- Penelitian ini Menyimpulkan bahwa pembangunan Bandara Kualanamu berkontribusi dalam pembangunan social dan ekonomi masyarakat di Sekitar Bandara Hal ini bisa penyerapan tenaga kerja local dan penyediaan sarana prasana bagi masyarakat.
2	Ken Ardhana Newari, Dampak pembangunan Bandara Internasional Lombok Terhadap Perekonomian Provinsi Nusa tenggara Barat	-Koefisien penyebaran -Kepekaan penyebaran -Output Pendapatan	-Metode Pengumpulan data -Analisis dampak penyebaran -Analisis pengganda (Multiplier) -Analisis Stimulasi investasi	-Dari hasil analisis, Dapat diketahui bahwa sector Bandara memiliki keterkaitan ke depannya Hal tersebut berarti Bandara lebih berpengaruh terhadap output sector lain untuk digunakan sebagai input dibandingkan dengan kemampuannya dalam menghasilkan output yang digunakan untuk

				input sector lain
3	Wahyu Zulfikar dan Yaya Rukayat, Dampak social Ekonomi dan Politis dalam Pembangunan Bandara Udara kertajati Di Kabupaten Majalengka	-Pengendalian harga tanah -Fasilitas untuk relokasi -Pengamanan tanah yang dibedakan -Sosialisasi -Keterlibatan masyarakat -dukungan program	-Metode Pengumpulan Data.	Berdasarkan hasil penelitian dari beberapa konten kebijakan terdapat penguatan yang perlu Dipertimbangkan terutama terhadap pentingnya penegasan komitmen semua pihak dalam merumuskan dan menyepakati sumber daya yang digunakan untuk menuntaskan dan memperlancar kebijakan pembebasan lahan.

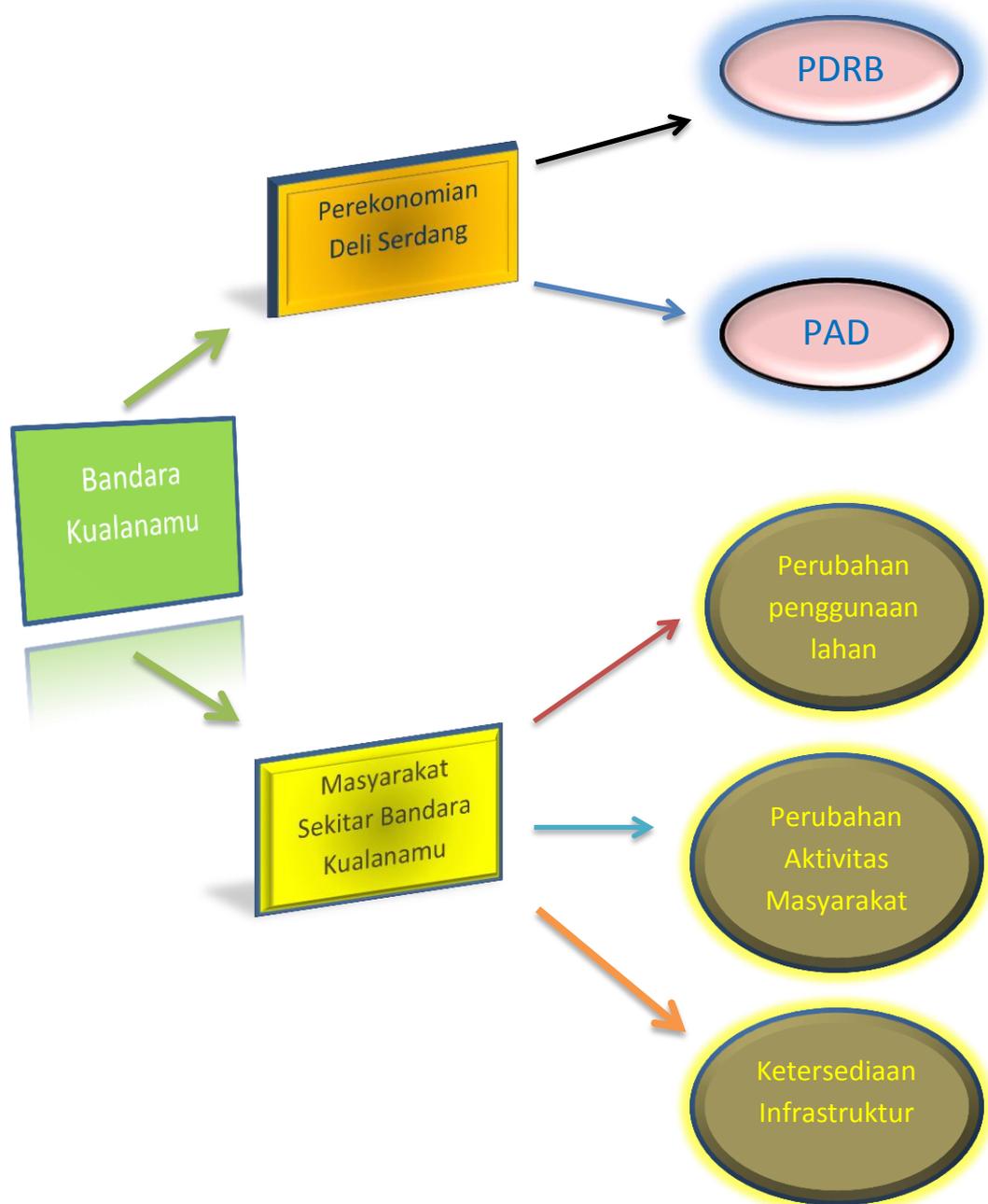
2.5 Kerangka konseptual

Secara Umum, Terdapat Beberapa Indikator yang akan Dibahas tentang Meningkatnya pembangunan Ekonomi sekitar Bandara Kualanamu yaitu yang berkaitan dengan Perekonomian Di Kawasan Deli Serdang. Dimana Hal-hal yang berhubungan dengan perekonomian tersebut dapat dilihat dari Sebelum dan Sesudah adanya Bandara Kualanamu. Kita Dapat melihat dari Data PAD (Pendapatan Asli Daerah) dan PDRB (Produk Domestik Regional Bruto) di Kawasana sekitar Bandara khususnya Deli Serdang.

Dan Berikutnya kita juga melihat tentang Keadaan Masyarakat Di Kawasan Sekitar Bandara setelah dibangunnya Bandara Kualanamu dimana banyaknya perubahan mulai dari (1) penggunaan lahan, (2) aktivitas-aktivitas masyarakat dan juga (3) ketersediaan infrastruktur yang ada di Sekitar Bandara Kualanamu.

Gambar 2-1

Kerangka konseptual



BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian adalah langkah dan prosedur yang akan dilakukan dalam pengumpulan dan informasi empiris guna memecahkan permasalahan dan menguji hipotesis penelitian. Dalam pengumpulan data yang diperlukan untuk menyusun skripsi ini, penulis menggunakan metodologi sebagai berikut :

3.1 Pendekatan Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif kualitatif dengan menggunakan penelitian survei. Penelitian survei merupakan penelitian yang menggunakan kuesioner dan hanya berkisar pada ruang lingkup seperti ciri-ciri demografis masyarakat, lingkungan sosial responden, aktivitas responden, pendapat dan sikap responden. Selain itu penelitian survei merupakan yang menggunakan kuesioner sebagai instrumen penelitian atau penelitian yang mengambil sampel dari satu populasi dan menggunakan kuesioner sebagai alat pengumpulan data yang pokok.

3.2 Definisi Operasional

Indikator ekonomi	Defenisi Operasional	Sumber Data
PDRB	Total output yang dihasilkan selama satu tahun, yang dihitung dengan harga konstan berdasarkan Lapangan Usaha . Dalam satuan milyar rupiah	www.bps.go.id

PAD	Pendapatan daerah yang bersumber dari Pendapatan Asli Daerah Deli Serdang tahun 2012-2016	www.bps.go.id
Perubahan penggunaan Lahan	Perubahan penggunaan lahan terhadap pembangunan Bandara Kualanamu di Deli Serdang	Responden
Perubahan Aktivitas Masyarakat	perubahan Aktivitas Masyarakat terhadap adanya pembangunan Bandara Kualanamu di Deli Serdang	Responden
Ketersediaan Infrastruktur	Ketersediaan sarana transportasi dan jalan di Sekitar Bnadara Kualanamu Setelah Pembangunan Bnadara Kualanamu	Responden

3.3 Lokasi dan Waktu Penelitian.

Adapun yang menjadi lokasi penelitian ini adalah di kawasan sekitar pembangunan bandara kualanamu di Kelurahan Beringin, Kecamatan Beringin, Kabupaten Deli Serdang, Provinsi Sumatera Utara. Dan waktu penelitian ini di rencanakan selama bulan Maret Tahun 2018.

3.4 populasi dan sampel

1. Populasi

populasi dalam penelitian ini adalah Masyarakat yang berada di sekitar kawasan Bandara Kelurahan Beringin, kecamatan Beringin, Kabupaten Deli Serdang, Provinsi Sumatera Utara.

2. Sampel

Sampel dalam penelitian ini adalah masyarakat yang tinggal di kawasan Bandara Kualanamu Kabupaten Deli Serdang khususnya Kecamatan Beringin ,Kelurahan Beringin.

Pemilihan sampel pada penelitian ini yaitu sebagian dengan cara purpose sampling.Purpose sampling adalah teknik penentuan sampel berdasarkan karakteristik anggota yang disesuaikan dengan maksud dan tujuan penelitian. Jadi,sampel diambil berdasarkan pertimbangan kriteria tertentu.Dalam penelitian ini peneliti menggunakan derajat kesalahan atau $\alpha = 10 \%$ dengan derajat kepercayaan 90% . Itu Artinya peneliti yakin bahwa dalam hal mengestimasi parameter populasi tingkat kebenarannya mencapai 90% .

Alasan peneliti menggunakan $\alpha = 10 \%$ karena adanya keterbatasan waktu,biaya dan sumber daya lainnya dalam melakukan penelitian.Maka dalam hal penarikan sampel ditentukan dengan menggunakan rumus Slovin sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{1 + Ne}$$

Dimana ;

N : Jumlah Populasi

n : Jumlah Sampel

e ; person kelonggaran ketidakdetilan karena kesalahan pengambilan sampel yang masih dapat ditolerir atau diinginkan yaitu 10 %.

Persentase kelonggaran ketidakdetilan menggunakan 10 % karena dari hasil sampel yang didapatkan nanti dianggap sudah mewakili populasi maka besarnya sampel adalah :

$$n = \frac{8985}{1+8985+10\% ^2}$$

$$n = \frac{8985}{98,85}$$

n = 90,89 (91) Responden.

Dari perhitungan diatas maka didapatkan jumlah sampel yaitu sebanyak 91 orang masyarakat di Kecamatan Beringin, Kelurahan Beringin, Kabupaten Deli Serdang.

3.5 Sumber dan Teknik Pengumpulan Data

Sumber Data dan informasi tentang pembangunan Bandara Kualanamu serta tanggapan masyarakat terhadap kasus tersebut diperoleh melalui penelitian di Kawasan sekitar Bandara itu sendiri. Jenis data yang digunakan adalah berupa data primer dan data sekunder.

- Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari lokasi penelitian yaitu pada pembangunan Bandara Kualanamu di Kabupaten Deli Serdang

Kecamatan Beringin, Kelurahan Beringin dengan cara wawancara langsung kepada responden dengan menggunakan Kuisioner.

- Data sekunder adalah data yang diperoleh dari badan pusat statistik (BPS) Di Kabupaten Deli Serdang, Kecamatan Beringin, Kelurahan Beringin.

3.6. Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan penulis dalam skripsi ini adalah metode deskriptif. yaitu metode analisis dengan mengumpulkan data secara sistematis, menganalisis dan menginterpretasikan data dengan menggunakan diagram atau kurva. Dengan data yang didapatkan dari hasil wawancara dan angket kuisioner peneliti dengan para responden yang telah ditetapkan oleh peneliti.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1.Deskripsi Daerah Penelitian

4.1.1.Profil Desa

Desa Beringin adalah salah satu dari 11 Desa yang berada di Kecamatan Beringin yang terdiri dari 8 Dusun yang mempunyai luas wilayah kurang lebih 390,39 Ha..Dengan jumlah penduduk pada tahun 2017 yaitu 6.979 jiwa, dengan jumlah kepala keluarga atau KK adalah 1.738 KK. Wilayah Desa Beringin juga tidak jauh dari Bandara Kuala Namu kurang lebih 200 (dua ratus) meter dari Desa Beringin ini merupakan kebanggaan masyarakat Deli Serdang khususnya masyarakat Desa Beringin Kecamatan Beringin karena Bandara Kualanamu tersebut bertaraf Internasional sehingga nantinya Desa Beringin menjadi sentra perdagangan barang dan jasa di wilayah Kecamatan Beringin dan Kabupaten Deli Serdang khususnya Sumatera Utara. Desa Beringin mempunyai batas-batas,Sementara itu Desa Beringin Terletak di Bagian Utara Kecamatan Beringin dengan Luas Wilayah 431 Ha dan Berbatasan dengan:

- Sebelah Utara Berbatasan dengan : Kecamatan Pantain Labu
- Sebelah Timur Berbatasan dengan : Desa Sidoarjo II Ramunia
- Sebelah Selatan Berbatasan dengan : Desa Karang Anyar
- Sebelah Barat Berbatasan dengan : Bandara Kualanamu

Berikut Nama 8 Dusun yang ada di kelurahan/Desa Beringin :

- Dusun Melati
- Dusun Mesjid
- Dusun Delima
- Dusun Sepakat
- Dusun Budiman
- Dusun Cempaka
- Dusun Damai
- Dusun Mawar

Kedelapan dusun diatas terletak pada daratan dengan ketinggian dari permukaan air laut berkisar dari 0 – 3 M, Suhu udara berkisar 24 °c – 32 °c, dengan curah hujan rata-rata 1700 – 1900 mm/ tahun.

4.1.2.Letak dan Jarak Geografis Desa Beringin

- **Letak Geografis Desa Beringin**

Berdasarkan Letak geografis Desa Beringin adalah Wilayah pemukiman penduduk Terletak Berdampingan dengan kawasan Areal persawahan : ±37,8 Ha, yang sebagian wilayah dusun dilalui oleh saluran listrik Tegangan Tinggi. Desa Beringin yang berada di Kecamatan Beringin mempunyai ketinggian tanah diatas permukaan laut berkisar 40 s/d 45 meter dan suhu udara rata-rata 24° C s/d 32°C. jarak antara Desa Beringin dengan Kecamatan Beringin lebih kurang sekitar 1000 meter.

- **Jarak Geografis Desa Beringin**

- Jarak Desa Beringin ke Wilayah Pegunungan : ± 80 Km
- Jarak Desa Beringin ke Laut : ± 5 Km
- Jarak Desa Beringin Ke Sungai : ± 3 Km
- Jarak Desa Beringin Ke Pasar : ± 1 Km
- Jarak Desa Beringin Ke Terminal : ± 1 Km
- Jarak Desa Beringin Ke Tempat Wisata : ± 2 Km
- Jarak Desa Beringin Ke Kantor Polisi : ± 5 Km
- Jarak Desa Beringin Ke RSUD : ± 6,5 Km

4.1.3.Potensi Wilayah Desa Beringin

4.1.3.1.Penduduk

Penduduk yang mendiami wilayah Desa Beringin Kecamatan Beringin terdiri dari berbagai Suku, Agama, Ras, dan Budaya yang hidup dalam satu kesatuan adat dan budaya. Keanekaragaman suku bangsa ini meliputi Jawa, Sunda, Batak, Tianghoa, Aceh, Tapanuli serta suku bangsa lainnya yang secara keseluruhan hidup saling berdampingan. Jumlah penduduk Desa Beringin Tahun 2017 : 6.979 jiwa dengan rincian : Laki-Laki Sebanyak 3.552 jiwa dan Perempuan sebanyak 3.447 Jiwa. Dengan jumlah Kepala Keluarga sebanyak : 1.738 KK.

Tempat Beribadah :

- Mesjid = 4 Buah
- Mushola = 5 Buah

Tabel 4-1

Persentase Penduduk Menurut Agama di Desa Beringin Kecamatan Beringin Pada Tahun 2016- 2017

Nama Agama	Persentase (Persen)
Islam	90%
Protestan	8,61 %
Katolik	0,2 %
Budha	0,18 %
Hindu	1,01 %

Sumber : Data Primer 2017

Pada table diatas kita dapat mengamati bahwa Sebagian besar masyarakat didesa beringin Merupakan Mayoritas Beragama Islam dengan persentase yaitu sebesar 90 % dan 10 % lagi dianut oleh Agama lainnya seperti Protestan,Hindu,Katolik dan Budha.

Tabel 4-2

Persentase Penduduk Menurut Mata Pencaharian Desa BeringinKecamatan Beringin pada tahun 2016-2017

Mata Pencaharian	Persentase (Persen)
Buruh Harian Lepas	45%
Pekerja konstruksi	7%
Petani	30%
Pedagang	4,11 %
PNS	2,5 %
TNI/POLRI	0,35 %
Jasa	0,10 %
Pensiunan	1,5 %
Lainnya	9,44 %

Sumber ; Data Primer 2017

Dari table data diatas kita dapat melihat bahwa Masyarakat di Kelurahan/Desa Beringin Kebanyakan mata pencahariannya yaitu Buruh Harian Lepas dan Petani.

4.1.3.2. Ekonomi Masyarakat

Tingkat ekonomi masyarakat Desa Beringin dalam kehidupan keluarga pada umumnya bervariasi. Seluruh warga yang berdomisili di Desa Beringin membuka Usaha dengan beragam variasi diantaranya dagangan nasi dan minuman, gorengan dan kedai sampah dan banyak usaha-usaha lainnya sesuai dengan kebutuhan hidup masyarakat. Dalam rangka meningkatkan ekonomi masyarakat khususnya peningkatan pendapatan masyarakat, pemerintah Desa Beringin membina kerjasama yang baik dengan lembaga-lembaga kemasyarakatan yang ada di Desa terutama tokoh-tokoh masyarakat, tokoh-tokoh agama serta pihak lain di Desa terutama tokoh-tokoh masyarakat, tokoh agama, serta pihak lain yang mampu meningkatkan ekonomi masyarakat.

4.2. Hasil Analisis

4.2.1. Karakteristik Responden

4.2.1.1. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

Adapun salah satu syarat yang menjadi identitas responden didalam penelitian ini adalah warga/masyarakat asli yang bertempat tinggal di Desa Beringin, yang berada di Kecamatan Beringin Kabupaten Deli Serdang. dan juga responden yang terlibat dalam kuisioner ini juga sudah dimintai izin untuk melakukan izin penelitian dalam hal tanggapan mereka tentang adanya Pembangunan Bandara Kualanamu di daerah mereka bertempat tinggal. dibawah ini akan dijelaskan dengan menggunakan tabel dan Diagram hasil penelitian tentang karakteristik responden berdasarkan usia yaitu sebagai berikut :

Tabel 4-3

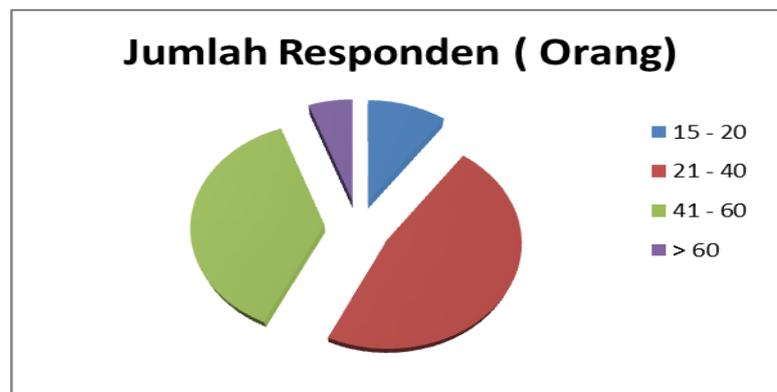
Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

Usia (Tahun)	Jumlah Responden (Orang)	persentase (%)
15 - 20	9	9,89
21 - 40	43	47,25
41 - 60	34	37,36
> 60	5	5,5
Jumlah	91	100%

Sumber : Data Primer (diolah) 2017

Diagram 4-1

Data Responden Berdasarkan Usia



Sumber : Data Primer (diolah) 2017

Dari tabel 4-3 dan diagram 4-1 kita dapat melihat bahwa dari data responden yang didapatkan pada masyarakat di Kelurahan/Desa Beringin bahwa lebih banyak responden yang berusia 21 – 40 tahun yaitu sebanyak 43 orang, usia 41 – 60 tahun yaitu sebanyak 34 orang, 15 – 20 tahun yaitu sebanyak 9 orang dan usia > 60 tahun yaitu sebanyak 5 orang.

4.2.1.2. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis kelamin

Deskripsi karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin akan dijelaskan melalui tabel dan diagram di bawah ini:

Tabel 4-4

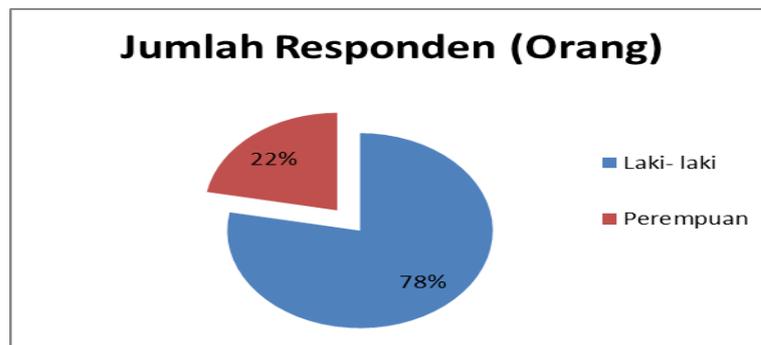
Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis	Jumlah Responden	Persentase
Kelamin	(Orang)	(%)
Laki- laki	71	78,02
Perempuan	20	21,98
Jumlah	91	100%

Sumber : Data Primer (Diolah) 2017

Diagram 4-2

Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin



Sumber : Data Primer (Diolah) 2017

Dari data tabel 4 – 4 dan diagram 4 – 2 kita dapat melihat bahwa data Responden yang didapatkan lebih dominan dengan berjenis kelamin laki – laki yaitu sebanyak 71 Orang dan Perempuan sebanyak 20 Orang . Hal ini terjadi dikarenakan banyaknya responden berjenis kelamin Pria yang sering melakukan aktivitas pada saat penelitian bukan membatasi pada responden yang berjenis kelamin wanita. Dan juga peneliti susah untuk mendapatkan responden berjenis

kelamin wanita karena sering beraktifitas didalam rumah dibandingkan diluar rumah.

4.2.1.3. Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Di dalam penelitian ini, responden memiliki latar belakang pendidikan yang berbeda-beda. Berdasarkan tingkat pendidikan karakteristik responden akan dijelaskan melalui tabel dan diagram di bawah ini:

Tabel 4-5

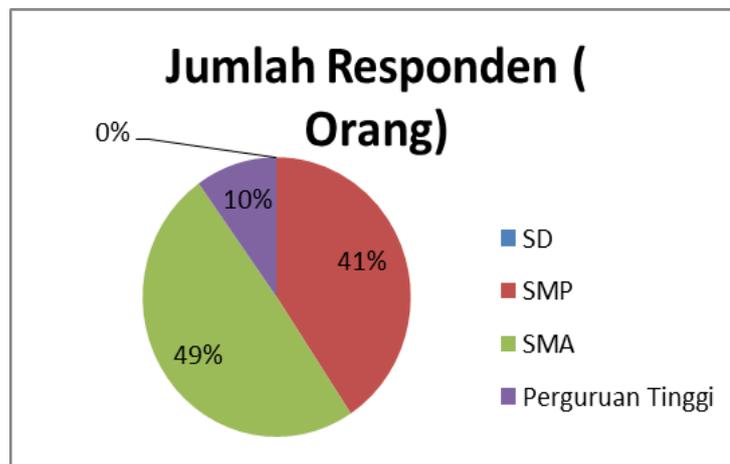
Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Pendidikan Terakhir	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
SD	0	0
SMP	37	40,65
SMA	45	49,45
Perguruan Tinggi	9	9,9
Jumlah	91	100%

Sumber : Data Primer (diolah) 2017

Diagram 4-3

Data Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan



Sumber : Data Primer (diolah) 2017

Pada Tabel 4 – 5 dan Diagram 4 – 3 dapat dilihat bahwa dari data responden yang didapatkan dalam penelitian ini, menunjukkan bahwa kebanyakan responden di dapatkan yaitu yang tingkat pendidikannya hanya sampai SMA yaitu sebanyak 45 Orang. Peneliti menyimpulkan mungkin salah satu alasannya adalah dikarenakan mungkin banyak Masyarakat disana yang pendidikannya di jenjang SMA.Tapi,dengan seperti itu tidak menutup kemungkinan peneliti membedakan responden berdasarkan pendidikan karena dengan seperti sudah dianggap mampu dalam memberikan tanggapan tentang Pembangunan Bandara Kualanamu.

4.2.1.4.Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Tanggungan

Untuk mengetahui informasi karakteristik responden berdasarkan jumlah tanggungan kita juga penting untuk mengetahui pola demografi dan kehidupan sosial-ekonomi di Desa Beringin. Berdasarkan jumlah tanggungan, akan dijelaskan melalui Tabel dan Diagram di bawah ini :

Tabel 4-6

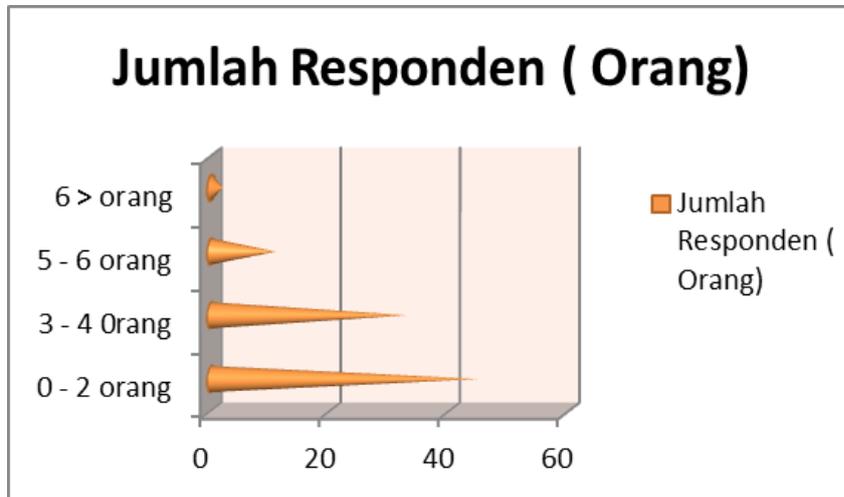
Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Tanggungan

Jumlah Tanggungan (Orang)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
0 - 2 orang	45	49,45
3 - 4 Orang	33	36,36
5 - 6 orang	11	12,1
6 > orang	2	2,19
Jumlah	91	100%

Sumber : Data Primer (Diolah) 2017

Diagram 4-4

Data Responden Berdasarkan Jumlah Tanggungan



Sumber : Data Primer (Diolah) 2017

Dari tabel dan diagram diatas dapat dilihat bahwa dari data yang didapatkan sebanyak 45 responden memiliki tanggungan 0 – 2 orang , selebihnya 33 responden memiliki tanggungan 3 – 4 orang, 11 responden memiliki tanggungan 5 – 6 orang dan selebihnya 2 responden memiliki tanggungan > 6 orang.

4.2.1.7.Karakteristik Responden Berdasarkan Status Kependudukan

Untuk mengetahui karakteristik responden berdasarkan Status kependudukan dapat dilihat dari data yang akan dijelaskan, Karena tidak semua data responden yang didapatkan warga asli dari kelurahan beringin. ada juga dari Kelurahan,kota,kabupaten dan juga provinsi di luar dari kelurahan/desa Beringin. Maka dari itu dibuat responden didalam penelitian ini terdiri dari penduduk asli Kelurahan Beringin, pendatang dari kelurahan lain, pendatang dari kota/kabupaten lain dan pendatang dari provinsi lain. Dibawah ini disajikan tabel dan diagram karakteristik responden berdasarkan status kependudukan.

Tabel 4-7

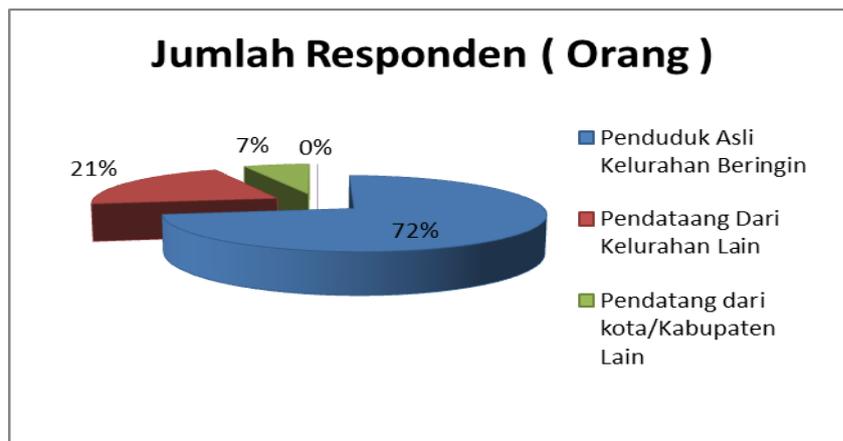
Karakteristik Responden Berdasarkan Status Kependudukan

Status Kependudukan	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
Penduduk Asli Kelurahan Beringin	66	72,53
Pendatang Dari Kelurahan Lain	19	20,88
Pendatang dari kota/Kabupaten Lain	6	6,59
Pendatang Dari Provinsi Lain	0	0
Jumlah	91	100%

Sumber : Data Primer (diolah) 2017

Diagram 4-5

Data Responden Berdasarkan Status Kependudukan



Sumber : Data Primer (diolah) 2017

Berdasarkan tabel dan diagram diatas dapat dilihat bahwa mayoritas responden merupakan penduduk asli Kelurahan/Desa Beringin, yaitu sebesar 66 %. Hal ini disesuaikan dengan maksud dan tujuan penelitian yang khusus meneliti dampak pembangunan Bandara Kualanamu terhadap perkembangan ekonomi penduduk sekitar bandara, tentunya jawaban yang dibutuhkan ialah jawaban yang bersumber dari penduduk asli Kelurahan/Desa Beringin yang merasakan langsung dampak pembangunan Bandara tersebut.

4.3.Pembahasan

4.3.1 Analisis Perkembangan PDRB Deli Serdang sebelum dan sesudah adanya Bandara Kualanamu.

Tabel 4-8

**Laju Pertumbuhan PDRB Deli serdang Atas Dasar Harga Konstan
Menurut Lapangan Usaha/Sektor tahun 2012 -2016**

Lapangan Usaha / Sektor	2012	2013	2014	2015	2016
A. Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	2.61	3.23	1.74	4.13	4.19
B. Pertambangan dan Penggalian	4.42	4.32	3.65	3.56	5.26
C. Industri Pengolahan	2.97	4.27	3.55	3.87	4.33
D. Pengadaan Listrik dan Gas	5.05	6.41	9.44	7.36	4.90
E. Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur ulang	5.47	4.58	4.84	5.63	5.55
F. Konstruksi	5.69	5.47	5.27	6.81	6.22
G. Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	6.92	6.52	6.91	6.06	6.11
H. Transportasi dan Pergudangan	6.28	190.15	59.85	5.12	6.78
I. Penyediaan Akomodasi dan Makan	6.28	7.69	6.81	7.41	6.98

Minum					
J. Informasi dan Komunikasi	6.78	5.06	5.56	6.45	5.25
K. Jasa Keuangan dan Asuransi	27.99	20.07	2	6.43	4.98
L. Real Estate	5.62	7.74	7.92	7.65	7.33
M, N. Jasa Perusahaan	5.73	6.88	7.29	7.14	6.85
O. Administrasi Pemerintahan dan Jaminan Sosial Wajib	5.99	3.81	4.85	5.57	2.21
P. Jasa Pendidikan	5.99	3.81	4.85	5.57	2.21
Q. Jasa Kesehatan dan kegiatan Sosial	8.99	10.39	7.51	7.47	7.36
R,S,T,U. Jasa Lainnya	6.52	6.01	5.81	6.19	5.80
PDRB	4.99	9.22	7.50	5.24	5.32

Sumber : BPS

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa sebelum pembangunan Bandara Kualanamu yaitu pada tahun 2012 nilai PDRB sektor transportasi Deli Serdang sebesar 6,28% kemudian pada Tahun 2013 sektor Transportasi sebesar 190,15% naik sebesar 183,87% hal ini karena pembangunan bandara kualanamu pada tahun 2013 , tetapi pada tahun 2014 justru menurun ke angka 59.85% dari tahun sebelumnya , begitu juga pada tahun selanjutnya pada tahun 2015 turun drastis menjadi 5,12%, jika dibandingkan nilai Laju PertumbuhanPDRB Deli Serdang pada tahun 2012 sebesar 4,99% kemudian pada tahun 2013 sebesar 9,22% naik sebesar 4,23%, dibandingkan laju pertumbuhan sektor transportasi, Laju Pertumbuhan PDRB Deli Serdang relatif stabil.

4.3.2 Analisis dampak pembangunan bandara terhadap perkembangan perekonomian masyarakat di sekitar Bandara Kualanamu.

4.3.2.1 Kaitan perekonomian dengan Pekerjaan masyarakat

Tabel 4-9

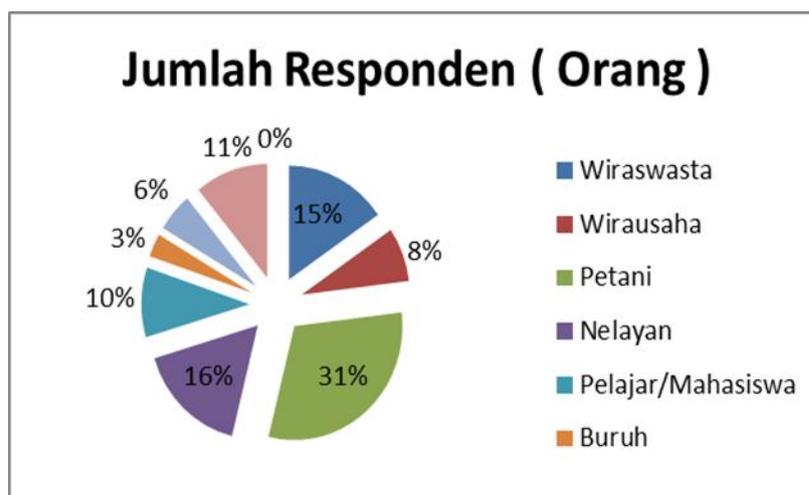
Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan Sebelum dibangun Bandara Kualanamu

Pekerjaan	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
Wiraswasta	14	15,38
Wirausaha	7	7,69
Petani	28	30,77
Nelayan	15	16,48
Pelajar/Mahasiswa	9	9,9
Buruh	3	3,3
Ibu Rumah Tangga	5	5,49
Pengangguran	10	10,99
lain - lain	0	0
Jumlah	91	100%

Sumber : Data primer (diolah) 2017

Diagram 4-6

Data Responden Berdasarkan Pekerjaan Sebelum dibangun Bandara Kualanamu



Sumber : Data Primer (Diolah) 2017

Tabel 4-10

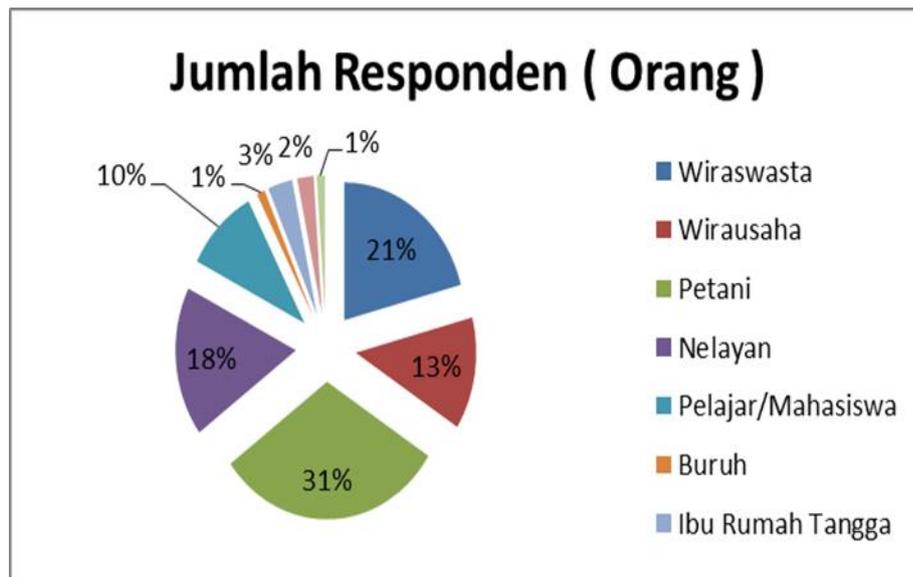
**Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan Sesudah dibangunnya
Bandara Kualanamu**

Pekerjaan	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
Wiraswasta	19	20,88
Wirausaha	12	13,18
Petani	28	30,77
Nelayan	16	17,59
Pelajar/Mahasiswa	9	9,9
Buruh	1	1,09
Ibu Rumah Tangga	3	3,3
Pengangguran	2	2,2
Lain-lain	1	1,09
Jumlah	91	100%

Sumber : Data Primer (diolah) 2017

Diagram 4-7

**Data Responden Berdasarkan Pekerjaan Sesudah dibangunnya
Bandara Kualanamu**



Sumber : Data Primer (diolah) 2017

Dari tabel 4 – 9 ,4 – 6 dan diagram 4 – 10 , 4 – 7 diatas dapat diketahui bahwa responden yang memiliki jenis pekerjaan yang paling banyak sebelum adanya Bandara Kualanamu adalah Petani Sebanyak 28 % dan sesudah adanya Bandara Kualanamu jumlahnya masih tetap . selanjutnya Jenis Pekerjaan seperti Wiraswasta, wirausaha, Nelayan dan lain-lain mengalami peningkatan setelah adanya Pembangunan Bandara Kualanamu dan pada pekerjaan selebihnya seperti Buruh,Ibu Rumah Tangga dan Pengangguran mengalami penurunan setelah adanya Pembangunan Bandara Kualanamu karena sudah beralih profesi menjadi lebih baik lagi dari Pekerjaan sebelumnya. Dan untuk Pelajar/Mahasiswa jumlahnya masih tetap yaitu sebesar 9 %.

4.2.3.2 Kaitan perekonomian dengan penghasilan masyarakat

Tabel 4-11

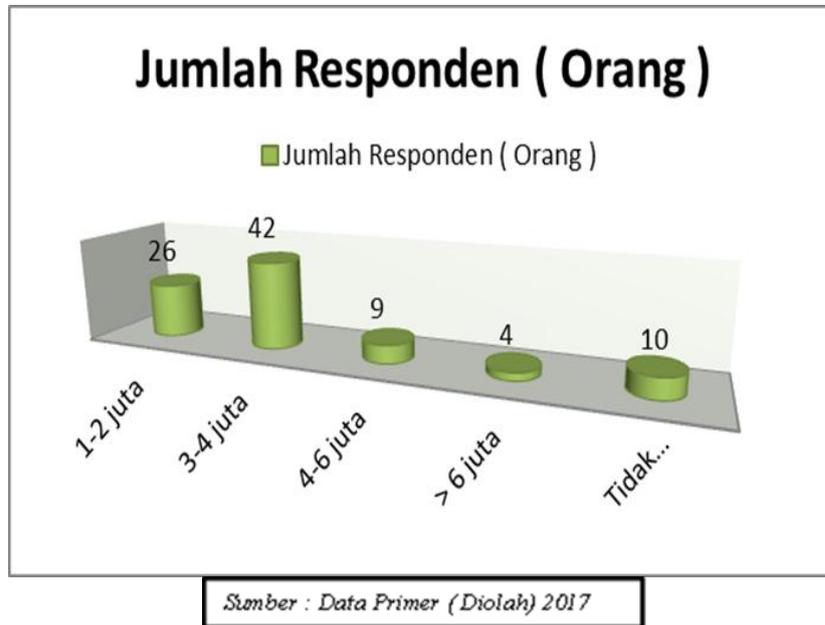
Karakteristik Responden Berdasarkan Penghasilan

Jumlah Tanggungan	Jumlah Responden	Persentase
(Orang)	(Orang)	(%)
0 - 2 orang	45	49,45
3 - 4 Orang	33	36,36
5 - 6 orang	11	12,1
6 > orang	2	2,19
Jumlah	91	100%

Sumber : Data Primer (diolah) 2017

Diagram 4–8

Data Responden berdasarkan Penghasilan



Berdasarkan penghasilan, responden digolongkan ke dalam 4 kelas. Penghasilan terendah berada pada kisaran antara Rp 1- 2.000.000 dan penghasilan tertinggi ialah diatas Rp 6.000.000. Berdasarkan tabel dan diagram diatas dapat diketahui mayoritas responden yang paling banyak memiliki penghasilan antara 3 – 4.000.000 adalah sebesar 42 % . Hal ini dikarenakan banyaknya buruh,Ibu Rumah Tangga dan Pengangguran semakin sedikit dikarenakan beralih pekerjaan menjadi lebih baik lagi karena dampak dari pembangunan Bandara Kualanamu ini. Dan mayoritas responden yang berpenghasilan paling sedikit berpenghasilan > Rp 6.000.000 yaitu sebesar 4 % dan juga mayoritas responden yang tidak berpenghasilan yaitu sekitar 10 % dikarenakan masih ada responden yang belum memiliki penghasilan seperti pelajar/mahasiwa dan juga Ibu Rumah Tangga.

4.3.3 Analisis ketersediaan infrastruktur masyarakat sekitar bandara setelah pembangunan Bandara Kualanamu.

Jadi dari pandangan tentang adanya ketersediaan infrastruktur terhadap masyarakat dapat disimpulkan bahwa, jalan yang ada termasuk jalan pintas menuju Bandara Kualanamu belum sepenuhnya memenuhi seperti apa yang diharapkan masyarakat di sekitar bandara Kualanamu. Karena masih ada infrastruktur yang belum mendukung tentang pembangunan Bandara kualanamu seperti lampu jalan menuju bandara belum berfungsi dengan baik dan juga jalan pintas menuju bandara yang belum berdampak masyarakat yang ada sekitar Bandara Kualanamu. Dan pada transportasi menuju bandara juga masih terbatas keberadaannya, Mungkin transportasi umumnya yang ada hanya kendaraan seperti Bus, Taxi dan mobil rental yang boleh masuk dalam bandara. Masih ada kendaraan umum lainnya yang tidak boleh masuk karena belum memiliki izin seperti Becak Mesin, Becak dayung dan angkutan umum. Mudah-mudahan kedepannya infrastruktur yang ada di Bandara Kualanamu manfaatnya bisa dirasakan sepenuhnya oleh masyarakat sekitar Bandara Kualanamu.

4.3.4 Analisis penelitian tentang dampak Bandara Kualanamu terhadap Desa Beringin

Dari seluruh informasi dan hasil penelitian diatas dapat diketahui bahwa proyek pembangunan Bandara Kualanamu sangat berpengaruh terhadap kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat Desa Beringin. Mayoritas responden mengakui bahwa keberadaan proyek pembangunan Bandara Kualanamu memiliki peran penting dalam pembangunan sosial dan ekonomi masyarakat. Dimana

keberadaan Bandara Kualanamu telah memunculkan sedikit sarana ekonomi dan telah membantu sedikit dalam menyediakan fasilitas sosial. Namun, hampir setengah dari responden mengaku bahwa hanya sedikit dari pekerja proyek pembangunan Bandara Kualanamu yang merupakan tenaga kerja lokal, kebanyakan pendatang. Hampir setengah responden mengaku bahwa masyarakat kurang berperan dalam pembangunan Bandara Kualanamu hal ini disebabkan karena hanya orang-orang tertentu saja yang diundang untuk dimintai pendapat/persetujuan atas pembangunan Bandara Kualanamu. Namun, dalam persepsi 40 orang responden sebagian besar masyarakat mendukung pembangunan Bandara Kualanamu tersebut.

Dalam kaitannya dengan potensi Bandara Kualanamu sebagai daerah pusat pertumbuhan, setengah dari responden berkeyakinan bahwa Bandara Kualanamu memiliki masa depan yang baik dan akan berkembang serta daerah sekitar Bandara akan menjadi pusat aktivitas ekonomi sebagaimana yang diharapkan Pemerintah Kabupaten nantinya Desa Beringin menjadi sentra perdagangan barang dan jasa di wilayah Kecamatan Beringin dan Kabupaten Deli Serdang. Dalam persepsi sebagian besar responden, Bandara Kualanamu sedikit meningkatkan perekonomian daerah-daerah yang berada di sekitar Bandara Kualanamu.

Adapun persepsi masyarakat mengenai dampak Pembangunan Bandara Kualanamu terhadap perkembangan ekonomi masyarakat sekitar Bandara lebih difokuskan pada dampak pembangunan Bandara itu sendiri baik secara positif maupun negatif. Setengah dari responden menjawab pembangunan Bandara Kualanamu berpengaruh terhadap pekerjaan masyarakat sekitar Bandara. Selain

itu adanya pendatang yang pindah ke Desa Beringin walaupun menurut responden jumlahnya tidak banyak. Disamping itu, jawaban responden yang bervariasi mengenai kemungkinan dampak yang akan diberikan oleh pembangunan Bandara Kualanamu terhadap lingkungan. Dimana pada umumnya setiap pembangunan akan memberikan pengaruh negatif dan positif terhadap kondisi lingkungan.

Dalam kaitannya dengan kehidupan ekonomi masyarakat, hampir setengah responden menjawab pembangunan Bandara Kualanamu tidak berpengaruh terhadap taraf hidup masyarakat. Hal itu terwujud dimana pembangunan Bandara Kualanamu tidak berpengaruh terhadap pendapatan masyarakat. Selain itu, dalam persepsi sebagian besar responden, keberadaan Bandara Kualanamu juga akan mempengaruhi pengeluaran dan juga akan meningkatkan harga-harga di Desa Beringin, baik harga biaya hidup maupun harga tanah.

Secara keseluruhan, setengah dari responden menyatakan kesetujuannya terhadap pembangunan Bandara Kualanamu dengan harapan utamanya nantinya setelah beroperasinya Bandara Kualanamu akan berdampak positif bagi masyarakat khususnya masalah lapangan kerja. Masyarakat Beringin berharap lapangan pekerjaan akan menjadi luas sehingga dapat membantu perekonomian masyarakat sekitar Bandara dan juga dapat mengurangi angka pengangguran di Desa Beringin. Dan secara umum masyarakat mengharapkan setelah beroperasinya Bandara Kualanamu nantinya akan membantu dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat sekitar Bandara.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Dari data yang diperoleh dan diuraikan diatas, maka peneliti menarik kesimpulan penting sebagai berikut :

1. Dari perkembangan Laju pertumbuhan produk Domestik Bruto (PDRB) di Deli Serdang sector Transportasi sebelum adanya Bandara Kualanamu pada tahun 2011 sebesar 6,96%, kemudia turun pada tahun 20102 menjadi 6,28% s dan kemudian jika dilihat dari sector transportasi mengalami kenaikan yang cukup tinggi pada tahun 2013 yang naik sebanyak 183,87% yaitu sebesar 190,15% yang merupakan angka tertinggi dari sector lainnya pada tahun 2013. Hal ini terjadi pada saat pembangunan Kualanamu telah selesai namun belum dioperasikan. Jika dilihat dari perkembangan Laju pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) di Dli Serdang sebelum adanya Bandara Kualanamu pada tahun 2011 sebesar 5,15%.Kemudia turun pada tahun 2012 menjadi 4,99% dan kemudian jika dilihat dari Laju pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto Deli Serdang mengalami kenaikan pada tahun 2011 yang naik sebesar 9,22% jika dilihat dari Laju Pertumbuhan Produk Domestik Regional Brutondi Deli Serdang cenderung relative stabil.
2. Pembangunan bandara kualanamu memberikan pengaruh positif terhadap perkembangan dan peningkatan status social-ekonomi masyarakat yang ada dikelurahan beringin khususnya,dengan adanya Bandara Kualanamu

Lapangan kerja semakin terbuka untuk menyerap tenaga kerja dan mengurangi pengangguran yang nantinya dapat mengubah ekonomi masyarakat kelurahan berinngin yang sebelumnya rata-rata sebagai nelayan bisa bekerja di Kualanamu sebagai pekerja kasar seperti satpam, bagian pengangkutan, dan munculnya ekonomi baru sekitar bandara seperti rumah makan, kos-kosan dan perdagangan.

3. Pembangunan bandara kualanamu telah membantu keseluruhan infrastruktur masyarakat sekitar bandara kualanamu antara lain pembangunan jalan disekitar bandara, Saluran air dan kesehatan.

5.2.Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka beberapa saran yang dapat direkomendasikan adalah :

1. Kepada pemerintah, pembangunan tidak hanya terfokus kepada Bandara Kualanamu, tetapi juga infrastruktur seperti jalan, drainase, dll. Hal ini berfungsi untuk mendukung kegiatan aktivitas masyarakat.
2. Pembangunan Bandara Kualanamu mengalami keterlambatan dari rencana yang dibuat. Hal ini mengakibatkan gangguan lingkungan seperti kemacetan, udara tidak bersih, saluran air yang tidak lancar. Untuk itu sebaiknya pemerintah melakukan pembangunan sesuai dengan perencanaan.

Daftar Pustaka

Badan Pusat Statistik. 2016. *Laju Pertumbuhan PDRB Deli serdang Atas Dasar Harga Konstan 2010 Menurut Lapangan Usaha/Sektor tahun 2012 -2016*. www.bps.go.id. (diakses pada tanggal tanggal 5 Januari).

Badan Pusat Statistik.2017. *Jumlah Penumpang Bandara Internasional Kualanamu (orang) tahun 2015-2017*. www.bps.go.id (diakses pada tanggal 5 Januari).

Dr.Suryana Msi,Ekonomi Pembangunan problematika dan pendekatan,Jakarta,Salemba Empat.

Gill.T.Richard. 1983. *Ekonomi Pembangunan Dulu Dan Sekarang*. Jakarta Timur: Ghalia Indonesia.

Hamonangan Tahi Tulus,Pembangunan Ekonomi dan Utang Luar Negeri,2000,Jakarta,PT Rajagrafindo Persada.

Jhingan, M.L. 2008. *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan*. Jakarta:PT. RajaGrafindo Persada.

Kamaluddin, Ruslan, Haji, 1999. *Pengantar Ekonomi pembangunan : dilengkapi dengan analisa beberapa aspek pembangunan ekonomi nasional, Edisi Kedua*. Jakarta:Fakultas Ekonomi UI.

Mahyudi, Ahmad. 2004. *Ekonomi Pambangunan dan Analisis Data Empiris*. Jakarta:Ghalia Indonesia.

Rachbini, didik J. 2001. *Pembangunan Ekonomi Sumber Daya Manusia*. Jakarta:Grasindo.

Sirojuzilam, dan Kasyful Mahali, 2011. *Regional: Pembangunan, Perencanaan, dan ekonomi. cetakan ke-2*. Medan:USU Press.

Sukirno, Sadono. 2006. *Ekonomi Pembangunan ,Edisi Kedua*. Jakarta:Kencana.

Todarp, Michael P dan Stephen C.Smith. 2011. *Pembangunan Ekonomi, Edisi Kedua*. Jakarta:Erlangga.

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

**SURAT PERNYATAAN
PENELITIAN/SKRIPSI**

Saya yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Adnan Khasogi
NPM : 1405180053
Konsentrasi : Ekonomi Pembangunan
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis (Akuntansi Perpajakan/Manajemen/EP)
Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU)

Menyatakan bahwa:

1. Saya bersedia melakukan penelitian untuk penyusunan skripsi atas usaha sendiri, baik dalam hal penyusunan proposal penelitian, pengumpulan data penelitian, dan penyusunan laporan akhir penelitian/skripsi.
2. Saya bersedia dikenakan sanksi untuk melakukan penelitian ulang apabila terbukti penelitian saya mengandung hal-hal sebagai berikut :
 - Menjiplak/Plagiat hasil karya penelitian orang lain.
 - Merekayasa tanda angket, wawancara, observasi, atau dokumentasi.
3. Saya bersedia dituntut di depan pengadilan apabila saya terbukti memalsukan stempel, kop surat, atau identitas perusahaan lainnya.
4. Saya bersedia mengikuti sidang meja hijau secepat-cepatnya 3 bulan setelah tanggal dikeluarkannya surat "penetapan proyek proposal/makalah/skripsi dan penghunjakkan Dosen Pembimbing" dari Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU.

Demikianlah surat pernyataan ini saya perbuat dengan kesadaran sendiri.

Medan, 8 Februari 2018
Pembuat Pernyataan



6000
ENAM RIBURUPIAH

Adnan Khasogi

NB :

- Surat pernyataan asli diserahkan kepada Program Studi Pada saat pengajuan judul
- Foto copy surat pernyataan dilampirkan di proposal dan skripsi

LAMPIRAN

Lampiran 1

KUESIONER PENELITIAN

Analisa Peranan Bandara Kualanamu dalam meningkatkan Perkembangan
Ekonomi Deli Serdang.

Kepada :

Yth. Bapak/Ibu/Saudara/Saudari

Warga Desa Beringin,Kec.Beringin,Kab. Deli Serdang

Di Tempat

Dengan hormat,

Sesuai dengan aturan yang berlaku dalam penyusunan skripsi yaitu diperlukan data untuk mendukung kelancaran suatu penelitian, maka saya yang melakukan penelitian yang berjudul “*Analisa Peranan Bandara Kualanamu dalam meningkatkan Perkembangan Ekonomi Deli Serdang.*”saya mohon kesediaan anda untuk meluangkan waktu sejenak untuk mengisi angket ini. Tidak ada jawaban yang benar atau salah. Sesuai dengan kode etik penelitian, maka semua data informasi dijamin kerahasiaannya. saya berharap anda akan menjawab dengan lebih leluasa sesuai dengan pengetahuan, pengamatan, pendapat dan harapan anda mengenai pembangunan Bandara Kuala Namu. Saya harap anda menjawab jujur dan terbuka. Saya sangat menghargai segala partisipasi dan ketulusan anda dalam menjawab kuesioner ini dan saya sangat mengucapkan banyak terima kasih atas semua kerjasamanya.

Petunjuk Pengisian

1. Isilah identitas responden dengan data diri anda dengan benar dan lengkap pada tempat yang disediakan.
2. Setiap nomor dalam kuesioner ini berisi pertanyaan dan 4 (empat) pilihan jawaban. Pilihlah jawaban yang paling sesuai dengan pandangan anda.
3. Beri tanda silang (X) pada jawaban yang anda pilih,jangan sampai ada nomor yang terlewatkan dan terimakasih atas bantuannya telah mengisi angket saya ini

I. Identitas Responden

No Responden:

Nama :

Usia : Tahun

Jenis kelamin : Wanita / Pria (Pilih salah satu)

Pendidikan terakhir : SD/SMP/SMA/Perguruan Tinggi (pilih salah satu)

jumlah tanggungan : Orang

pekerjaan : sebelum sesudah KNIA

penghasilan : Rp. /bulan

Status kependudukan :

- a. penduduk asli Kelurahan Beringin
- b. penadatang dari kelurahan lain
- c. pendatang dari kota/kabupaten lain
- d. pendatang dari provinsi lain

II. Persepsi masyarakat terhadap perubahan penggunaan lahan.

1) Bagaimana pengaruh perubahan penggunaan lahan yang baru terhadap adanya pembangunan Bandara Kualanamu dengan masyarakat sekitar?

- A. Baik
- B. Cukup Baik
- C. Kurang baik
- D. Tidak baik.

2) Apakah selama ini saudara merasa memperoleh manfaat dari keberadaan Bandara Kualanamu di daerah saudara?

- A. Ya, banyak manfaat diperoleh dengan keberadaan Bandara Kualanamu.
- B. Ya, ada manfaat yang diperoleh dengan keberadaan Bandara Kualanamu.
- C. Tidak, tidak ada manfaat yang diperoleh dengan keberadaan Bandara Kualanamu.
- D. Tidak, keberadaan Bandara Kualanamu justru merugikan masyarakat.

3) Menurut saudara berapa banyak pendatang yang pindah ke Kelurahan Beringin

- A. Banyak
- B. Sangat banyak
- C. Kurang banyak
- D. tidak banyak

4) Sejauh yang saudara ketahui, apakah pembangunan Bandara Kualanamu mendapat dukungan dari masyarakat setempat ?

A. Ya, sebagian besar masyarakat mendukung pembangunan Bandara Kualanamu tersebut.

B. Ya, hampir setengah masyarakat mendukung pembangunan Bandara Kualanamu tersebut.

C. Tidak, masyarakat tidak peduli dengan pembangunan Bandara Kualanamu tersebut.

D. Tidak, pembangunan Bandara Kualanamu tersebut justru mendapat protes warga.

5) Bagaimana menurut saudara peran pembangunan Bandara Kualanamu dalam pembangunan daerah-daerah sekitarnya ?

A. Bandara Kualanamu akan merangsang pertumbuhan daerah-daerah sekitarnya.

B. Bandara Kualanamu sedikit meningkatkan perekonomian daerah-daerah sekitarnya.

C. Bandara Kualanamu tidak akan mempengaruhi pembangunan daerah sekitarnya.

D. Bandara Kualanamu akan mengakibatkan kerugian bagi daerah sekitarnya.

III. Persepsi masyarakat terhadap Perubahan Aktivitas.

6) Bagaimana menurut saudara pengaruh pembangunan Bandara Kualanamu terhadap Kondisi sosial-ekonomi masyarakat ?

A. Berpengaruh positif

C. Tidak berpengaruh

B. Sedikit berpengaruh positif

D. Berpengaruh negatif

7) Bagaimana menurut saudara dampak pembangunan Bandara Kualanamu terhadap lingkungan ?

A. Keberadaan Bandara Kualanamu akan memperbaiki kualitas lingkungan

B. Keberadaan Bandara Kualanamu akan mendukung pelestarian lingkungan

C. Keberadaan Bandara Kualanamu akan mempengaruhi lingkungan

D. Keberadaan Bandara Kualanamu akan menyebabkan kerusakan alam

8) Bagaimana aktivitas keluarga Bapak/Ibu terhadap Pembangunan Bandara Kualanamu.?

A.Biasa saja

B.Mulai berubah secara perlahan

C.Tidak Ada yang Berubah

D.Sama sekali tidak ada yang berubah

9) Bagaimana Pendapatan Bapak/Ibu sehari-hari terhadap adanya pembangunan Bandara Kualanamu tersebut.?

A.Normal

B.Mulai Meningkatkan

C.Sangat Meningkatkan

D.Menurun

10) Bagaimanakah Pengaruh Aktivitas-aktivitas masyarakat terhadap Pembangunan Bandara Kualanamu ini.?

A.Berpengaruh

B.Kurang berpengaruh

C.Tidak berpengaruh

D.Sangat Berpengaruh

IV. Persepsi mengenai Ketersediaan Infrastruktur

11) Apakah fasilitas-fasilitas yang ada setelah dibangunnya Bandara Kualanamu memberikan kenyamanan bagi masyarakat sekitar.?

A.Sudah memberikan kenyamanan

B.Sangat memberikan nyaman

C.Belum memberikan kenyamanan

D.Sama sekali tidak memberikan kenyamanan

12). Bagaimana dampak keberadaan Bandara Kuala Namu terhadap ketersediaan sarana ekonomi?

A. Keberadaan Bandara Kuala Namu menyebabkan sarana ekonomi semakin banyak dan menjadi sangat memadai.

B. Keberadaan Bandara Kuala Namu memunculkan beberapa sarana ekonomi.

C. Keberadaan Bandara Kuala Namu memunculkan sedikit sarana ekonomi.

D. Keberadaan Bandara Kuala Namu sama sekali tidak mempengaruhi ketersediaan

sarana ekonomi.

13). Bagaimanakah akses terhadap transportasi menuju Bandara setelah dibangunnya Bandara Kualanamu.?

A. Tetap sama seperti biasa

B. Jadi lebih mudah dan gampang menuju bandara

C. Jadi Sulit untuk menuju ke Bandara

D. Jadi sangat Sulit menuju ke Bandara

14). Bagaimana menurut saudara dampak pembangunan Bandara Kualanamu dalam penyediaan sarana dan prasarana ekonomi dan sosial bagi masyarakat ?

A. Keberadaan Bandara Kuala Namu akan menyediakan seluruh sarana dan prasarana ekonomi dan sosial bagi masyarakat.

B. Keberadaan Bandara Kuala Namu akan membantu penyediaan sarana dan prasarana ekonomi dan sosial bagi masyarakat.

C. Keberadaan Bandara Kuala Namu akan membawa sedikit perubahan dalam ketersediaan sarana dan prasarana ekonomi dan sosial bagi masyarakat.

D. Keberadaan Bandara Kuala Namu tidak mempengaruhi ketersediaan sarana dan prasarana ekonomi.

15) Sebutkan apa yang paling anda harapkan terhadap pembangunan Bandara

Kuala Namu :.....

1. IDENTITAS RESPONDEN

Hasil Penelitian

No	Usia	Jenis Kelamin	Pendidikan Terakhir	Jumlah	
Responden	1 = 15 - 20 Tahun	1 = Laki- laki	1 = SD		
	2 = 21 - 40 Tahun	2 = Perempuan	2 = SMP	Tanggung	Seb
	3 = 41 - 60 Tahun		3 = SMA		K
	4 = > 61 Tahun		4 = Perguruan Tinggi		
1	2	1	3	2	Pe
2	3	1	2	5	Wira
3	3	1	2	3	Nel
4	3	1	4	4	Wira
5	2	1	4	2	Wira
6	3	1	3	3	Wira
7	2	1	4	2	Wira
8	4	1	3	5	Nel
9	3	1	2	4	Wira
10	3	1	2	4	Wira
11	4	1	2	6	Nel
12	2	1	4	3	Wira
13	3	1	2	6	Bu
14	4	1	2	5	Nel
15	2	1	4	2	Wira
16	2	1	4	3	Wira
17	3	1	4	4	Wira
18	3	1	3	2	Nel
19	3	2	3	3	IR
20	2	2	3	2	IR
21	1	2	2	-	Pe
22	1	1	2	-	Pe
23	2	1	2	3	Pe
24	3	1	2	3	Nel
25	3	1	3	4	Mocok

26	3	1	4	2	Wiraswasta	wiraswasta	3	2
27	2	1	3	-	Mahasiswa	Mahasiswa	-	2
28	4	1	3	7	Nelayan	Nelayan	2	1
29	2	1	2	2	Petani	Petani	1	1
30	2	1	2	1	Buruh	Nelayan	1	1
31	3	1	3	3	Petani	Petani	2	1
32	2	1	3	-	Petani	Petani	1	1
33	3	2	4	2	Wiraswasta	wiraswasta	2	2
34	1	2	2	-	Pelajar	Pelajar	-	1
35	3	1	3	4	Wiraswasta	wiraswasta	3	3
36	1	1	2	-	Pelajar	Pelajar	-	1
37	3	1	2	3	-	Petani	1	1
38	2	2	2	2	IRT	IRT	-	2
39	2	1	3	2	Petani	Petani	1	1
40	2	2	3	-	Petani	Petani	2	3
41	2	1	3	1	Wiraswasta	wiraswasta	2	2
42	1	1	2	-	Pelajar	Pelajar	-	1
43	3	2	2	3	-	-	2	1
44	1	1	2	-	Pelajar	-	-	1
45	1	2	3	-	-	Mahasiswa	-	2
46	3	1	2	5	Petani	Petani	1	1
47	2	2	3	2	IRT	IRT	-	1
48	4	2	2	3	Petani	Petani	1	1
49	2	1	2	-	-	Nelayan	2	1
50	3	2	3	4	Wirausaha	Wirausaha	2	1
51	2	2	3	3	Nelayan	Nelayan	2	1
52	2	1	3	2	-	wiraswasta	2	2
53	3	1	3	1	-	Satpam	2	2
54	2	2	3	4	Petani	Petani	2	1
55	2	1	3	3	Wiraswasta	wiraswasta	3	3
56	2	1	3	2	Nelayan	wiraswasta	2	1
57	3	2	2	5	Nelayan	Nelayan	1	1
58	2	2	3	3	-	wiraswasta	2	1
59	2	2	3	3	Petani	Petani	2	2
60	2	1	3	2	Petani	Petani	2	1

61	2	1	3	3	Petani	Petani	3	2
62	2	1	3	3	Wiraswasta	wiraswasta	2	1
63	3	1	3	5	Petani	Petani	2	1
64	3	1	3	4	Petani	Petani	2	1
65	3	1	3	7	Petani	Petani	2	1
66	2	1	3	3	-	Petani	1	1
67	3	1	2	5	Nelayan	Nelayan	2	2
68	3	2	3	4	Wiraswasta	wiraswasta	2	1
69	2	1	2	3	Petani	Petani	1	1
70	3	1	2	6	Petani	Petani	2	1
71	2	1	3	5	Petani	Petani	2	1
72	2	1	2	3	Nelayan	Nelayan	2	2
73	2	2	2	1	IRT	Wirausaha	2	1
74	2	1	3	2	Buruh	Buruh	1	1
75	2	1	2	-	Petani	Petani	2	1
76	1	1	2	-	Pelajar	Pelajar	-	1
77	2	1	3	1	-	wiraswasta	2	2
78	3	1	3	2	Petani	Petani	2	1
79	3	1	3	1	Petani	Petani	2	1
80	2	1	3	3	Petani	Petani	2	3
81	2	1	3	2	Nelayan	Nelayan	2	1
82	2	1	3	1	Petani	Petani	1	2
83	2	1	2	2	Wirausaha	Wirausaha	3	1
84	3	1	3	3	Petani	Petani	1	1
85	2	1	2	1	Petani	Wirausaha	2	1
86	2	1	3	-	Petani	Petani	2	1
87	3	1	3	2	Nelayan	Nelayan	2	1
88	3	1	2	4	Nelayan	Nelayan	1	1
89	2	1	2	1	Petani	Petani	1	2
90	1	2	2	-	Pelajar	Pelajar	-	1
91	3	1	3	1	Wirausaha	Wirausaha	2	1

II. JAWABAN RESPONDEN

No	Jawaban Responden													
Responden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	A	B	B	B	A	A	A	A	B	C	B	A	A	B
2	B	B	D	C	A	C	C	C	A	A	A	A	A	B
3	B	B	D	C	B	C	C	C	A	B	C	C	A	C
4	B	B	D	B	B	A	B	C	A	B	A	B	B	B
5	B	B	C	B	A	A	A	A	A	A	C	B	B	B
6	B	B	D	A	B	A	B	B	A	A	A	C	B	C
7	A	B	D	A	B	A	A	B	B	B	B	B	B	B
8	A	C	A	A	A	A	C	A	A	B	C	C	A	D
9	B	C	A	C	B	C	A	A	B	A	A	C	A	C
10	A	B	C	A	A	A	B	A	A	B	A	D	A	D
11	A	B	C	B	B	A	B	C	A	B	C	B	A	C
12	A	B	C	A	B	B	C	C	A	A	B	A	B	B
13	C	C	C	C	C	C	B	A	A	C	C	B	A	B
14	C	C	A	A	B	C	B	A	A	C	C	C	A	A
15	A	B	C	B	A	A	B	A	A	A	B	A	A	B
16	A	B	C	B	B	A	B	A	A	C	A	B	B	C
17	A	B	A	B	B	A	B	C	A	A	C	B	B	B
18	B	C	C	C	B	C	A	C	A	C	C	C	A	C
19	B	B	D	C	C	A	C	A	A	C	C	C	A	C
20	A	B	D	C	B	A	C	C	A	A	C	B	A	C
21	A	B	D	C	C	C	C	A	A	C	C	B	A	C
22	A	C	D	C	C	C	C	C	A	C	C	C	A	D
23	A	B	D	C	B	C	C	C	A	C	C	C	A	D
24	A	B	A	B	A	C	C	C	A	C	C	B	B	B
25	A	C	C	C	B	C	C	C	A	C	C	C	A	D
26	B	B	B	A	A	B	A	B	B	A	A	A	B	A
27	B	B	C	A	A	B	A	B	A	A	A	A	A	A
28	B	B	C	B	B	B	B	A	A	B	C	B	B	A
29	B	B	D	A	B	C	B	C	A	A	C	C	A	B
30	B	C	D	A	C	C	C	C	A	C	C	B	A	C

31	A	C	D	C	C	B	C	A	A	C	C	C	A	C
32	C	C	D	C	C	C	C	A	A	C	C	C	A	C
33	B	C	D	A	A	A	C	C	A	A	C	B	B	B
34	A	B	D	C	C	C	C	A	A	C	C	C	A	C
35	A	B	A	A	B	A	B	A	A	A	A	A	B	B
36	B	B	D	B	B	A	B	A	A	C	C	C	B	B
37	B	A	A	A	A	A	A	B	A	A	A	A	A	A
38	A	B	D	A	B	C	C	A	A	A	C	C	A	B
39	A	B	D	C	C	C	B	C	A	C	C	D	A	D
40	A	B	C	B	B	A	A	C	A	C	A	B	B	B
41	A	B	A	A	A	A	B	C	A	A	A	A	B	A
42	A	B	D	C	A	A	C	C	A	C	C	C	B	C
43	B	B	D	C	B	A	C	C	A	C	C	C	B	C
44	A	B	D	B	B	C	C	A	A	C	C	C	A	D
45	B	A	C	A	A	B	A	B	B	B	A	B	B	C
46	A	B	C	A	A	B	A	B	A	A	A	A	A	A
47	A	A	A	B	B	D	C	A	A	B	D	C	A	C
48	C	C	D	C	C	C	D	D	A	B	C	D	A	D
49	A	B	D	A	A	A	B	A	B	B	C	B	A	A
50	B	B	D	B	B	B	C	A	A	A	A	B	A	B
51	A	B	C	A	A	B	C	B	B	A	A	B	A	A
52	A	A	A	B	B	C	A	A	A	A	A	A	B	A
53	B	B	A	B	B	C	A	A	A	A	A	A	B	A
54	A	A	A	B	B	C	A	A	A	A	A	A	B	A
55	A	A	A	B	B	C	A	A	A	A	A	A	B	A
56	A	A	A	B	B	C	A	A	A	A	A	A	B	A
57	A	A	A	A	A	A	A	B	C	D	B	A	B	B
58	C	C	D	A	A	A	A	B	C	D	B	A	B	B
59	C	C	D	A	A	A	A	B	C	D	B	A	B	B
60	C	C	D	A	A	A	A	B	C	D	B	A	B	B
61	C	C	D	A	A	A	A	B	C	D	B	A	B	B
62	C	C	D	A	A	A	A	B	C	D	B	A	B	B
63	A	A	B	C	D	D	C	D	D	C	C	D	B	D
64	A	A	B	C	B	D	C	D	D	C	C	D	B	D
65	A	A	B	C	D	D	C	D	D	C	C	D	B	D

66	A	A	B	C	D	D	C	D	D	C	C	D	B	D
67	A	A	B	C	D	D	C	D	D	C	C	D	B	D
68	A	A	B	A	A	A	C	A	A	C	C	C	B	C
69	B	B	A	A	A	A	C	A	A	C	C	C	B	C
70	B	B	A	A	A	C	C	A	A	C	C	C	B	C
71	B	B	A	A	A	A	C	A	A	C	C	C	B	C
72	B	B	A	A	A	A	C	A	A	C	C	C	B	C
73	B	B	D	B	B	C	B	B	B	C	B	B	B	B
74	C	B	D	C	A	B	C	B	C	B	B	B	B	C
75	B	B	D	B	B	C	A	A	B	C	B	B	B	A
76	B	B	D	C	C	A	C	A	B	C	B	B	B	B
77	C	B	C	A	A	A	B	A	B	C	B	B	A	C
78	A	B	D	A	A	A	A	A	B	C	B	A	B	A
79	A	B	D	A	B	A	A	A	B	C	B	B	B	B
80	B	B	B	A	A	A	A	A	B	C	B	B	B	B
81	A	B	D	A	A	B	C	B	B	C	B	B	B	A
82	B	B	D	A	A	A	A	B	B	C	B	A	B	A
83	A	B	D	B	A	C	B	B	B	C	B	B	B	B
84	A	B	D	B	B	B	B	A	B	C	B	B	B	B
85	A	B	D	A	A	D	A	B	B	C	B	B	B	B
86	A	B	D	A	B	A	B	A	B	C	B	A	B	B
87	A	B	C	A	B	A	B	B	B	C	B	B	B	C
88	A	B	C	A	A	A	A	A	B	C	B	B	B	B
89	A	B	D	A	B	B	B	A	B	C	B	B	B	B
90	A	B	B	A	B	A	A	B	B	C	B	B	A	A
91	A	B	C	C	A	C	A	A	B	B	A	C	B	B

LAMPIRAN 3

TABEL PENGOLAHAN DATA

Nomor	FREKUENSI				JUM
Pertanyaan	A	B	C	D	LAH
1	51	29	11	0	91
2	14	60	17	0	91
3	18	10	19	44	91
4	42	23	26	0	91
5	37	39	11	4	91
6	42	13	29	7	91
7	32	23	35	1	91
8	42	23	20	6	91
9	54	25	7	5	91
10	23	13	49	6	91
11	22	29	39	1	91
12	38	29	19	5	91
13	43	25	20	3	91
14	19	35	26	11	91