

BAB I

PENDAHULUAN

A. Konteks Penelitian

Pembangunan infrastruktur suatu wilayah berdampak pada peningkatan akses masyarakat terhadap sumber daya, yang dapat meningkatkan produktivitas sumber daya dan memacu pertumbuhan ekonomi. Mengurangi kesenjangan geografis dan meningkatkan keseimbangan antara pembangunan infrastruktur fisik dan sosial merupakan dua tujuan pembangunan transportasi. Pembangunan transportasi bertujuan untuk menyediakan layanan dan fasilitas yang dibutuhkan agar perekonomian dapat berfungsi dengan baik, serta persyaratan fisik mendasar untuk menyiapkan sistem struktural yang dibutuhkan guna memastikan perekonomian sektor swasta. Istilah ini terutama merujuk pada dukungan teknis jaringan struktural seperti infrastruktur. Selain memfasilitasi kelancaran kegiatan ekonomi masyarakat, infrastruktur seperti jalan raya, rel kereta api, air bersih, bandara, kanal, waduk, listrik, telekomunikasi, dan pelabuhan juga dapat membantu produksi barang dan jasa mengalir ke seluruh masyarakat.¹

Tujuan pembangunan ekonomi adalah untuk mendorong perluasan kegiatan ekonomi di suatu wilayah atau negara melalui sejumlah prosedur dan inisiatif yang direncanakan, termasuk peningkatan infrastruktur. Pembangunan ekonomi didefinisikan sebagai serangkaian kebijakan dan tindakan yang dimaksudkan untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat, menciptakan lebih banyak lapangan

¹ Vina Maria Ompusunggu dan S Sos, “Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Masyarakat Di Desa Semangat Gunung, Kabupaten Karo, Sumatera Utara,” *Jupeko (Jurnal Pendidikan Ekonomi)* 03, no. 02 (2018): 18–26.

kerja, membagi pendapatan secara adil, meningkatkan hubungan ekonomi antar wilayah, dan mendorong peralihan kegiatan ekonomi dari sektor sekunder ke sektor tersier. Diharapkan pembangunan ini akan meningkatkan kesempatan kerja, tingkat pendapatan, dan kesejahteraan masyarakat secara signifikan.²

Selama satu dekade terakhir berbagai proyek besar diluncurkan untuk memperkuat konektivitas dan mendukung transformasi ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan. Pembangunan tidak hanya difokuskan di pulau Jawa, tetapi juga berfokus pada wilayah lain di Indonesia yang sebelumnya tidak terhubung. Tujuan pembangunan Indonesiasentris adalah untuk memastikan seluruh wilayah Indonesia terhubung secara fisik dan ekonomi, dalam sepuluh tahun terakhir, pemerintah telah membangun banyak infrastruktur termasuk 2.103 km jalan tol, 40 bendungan, 27 bandara baru, dan proyek besar seperti jalur kereta api dan Ibu Kota Nusantara (IKN). Jalur-jalur ini dimaksudkan untuk menghubungkan daerah yang selama ini terisolasi. Infrastruktur yang memadai berdampak langsung pada pertumbuhan ekonomi karena tidak hanya mempermudah pergerakan orang dan barang, ketika pasar-pasar utama terhubung ke daerah terpencil, lebih mudah mendapatkan barang dan jasa yang dapat membuka peluang bisnis baru, pada akhirnya hal ini dapat menghasilkan lapangan kerja, mengurangi biaya logistik, dan meningkatkan daya saing produk lokal di pasar domestik dan internasional.³

² Aram Palilu, *Pembangunan Infrastruktur Transportasi Terhadap Produk Domestik Regional Bruto*, ed. Safrinal, 1 ed. (Pasaman Barat: CV. Azka Puastaka, 2022).

³ Eri Sutrisno, "10 Tahun Pembangunan Infrastruktur: Menghubungkan Nusantara, Menggerakkan Ekonomi," *indonesia.go.id* (Indonesia, September 30, 2024).

Pentingnya sektor transportasi dalam mendukung aktivitas ekonomi dan mobilitas masyarakat di Indonesia terlihat dari dominasi transportasi darat serta potensi peningkatan kebutuhan tenaga kerja seiring dengan pembangunan infrastruktur yang terus berkembang di berbagai wilayah. Menurut Analisis Rantai Pasokan Indonesia (SCI), bagian transportasi darat (jalan) mendominasi sektor transportasi Indonesia pada tahun 2018 dengan kontribusi sebesar (53,15 persen), diikuti oleh angkutan udara (36,10 persen). Angkutan laut (6,77 persen), sungai, danau, penyebrangan (2,41 persen), dan angkutan rel (1,57 persen) memberikan kontribusi yang lebih rendah, dengan meningkatnya jumlah proyek untuk membangun dan mengembangkan infrastruktur transportasi di seluruh negara, kesempatan kerja di bidang perhubungan semakin meningkat, sampai tahun 2024, diperkirakan ada 2.078 orang yang diperlukan untuk transportasi darat, 3.078 orang untuk transportasi laut, dan 2.616 orang untuk transportasi udara dalam industri ini.⁴

Pembangunan infrastruktur menjadi prioritas penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi, terutama di tengah tantangan pembiayaan yang dihadapi oleh Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN). Meskipun kemampuan APBN terbatas, salah satu strategi pendanaan inovatif untuk pembangunan infrastruktur adalah Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Salah satu cara untuk mengatasi masalah ini adalah melalui pembangunan infrastruktur terkait transportasi. Selain itu, Indonesia merupakan negara kepulauan, oleh karena itu pembangunan pelabuhan dan bandara sangat penting untuk memperlancar

⁴ Kementerian RI Ketenagakerjaan Badan Perencanaan Dan Pengembangan Ketenagakerjaan Pusat Perencanaan Ketenagakerjaan, *Review Rencana Tenaga Kerja Nasional 2020-2024*, *Satudata Kemnaker* (Jakarta: Satudata Kemnaker, 2021).

konektivitas wilayah.

Salah satu kunci pelaksanaan KPBU adalah Bandara Dhoho Kediri, proyek KPBU pertama yang dimulai oleh suatu badan usaha (unsolicited). Pada tahun 2021, PT. Gudang Garam Tbk dan anak perusahaannya PT. Surya Dhoho Investama mulai membangun Bandara Dhoho. Kantor bersama KPBU Republik Indonesia (2022) memperkirakan biaya belanja modal rencana Design-Buildfinance-Operate-Maintain-Transfer (DBFOMT) Bandara Dhoho, yang memiliki masa kerja sama 50 tahun,. Selain itu, PT. Surya Dhoho Investama bertanggung jawab atas pembelian dan pengadaan tanah proyek bandara. Bandara dirancang, dibangun, dibiayai, dikelola, dan dipelihara oleh perusahaan.

Pembangunan Bandara akan menguntungkan wilayah Kediri Raya yang meliputi Nganjuk, Madiun, Ponorogo, Tulungagung, Trenggalek, dan Blitar. Bandara Dhoho akan memudahkan mobilitas dan membuka peluang bisnis dan pekerjaan baru, baik yang terkait dengan operasi bandara maupun kegiatan yang tidak langsung, seperti transportasi, penginapan, dan pariwisata. PT. Gudang Garam Tbk adalah perusahaan pengolahan terkemuka di kabupaten Kediri dan menyumbang sekitar 70% produk domestik regional bruto (PDRB) Kota Kediri. PT. Gudang Garam Tbk, dengan demikian bertanggung jawab atas pembiayaan pembangunan bandara Dhoho diperkirakan akan membantu bisnis dan UMKM, terutama yang bergerak dalam bidang perkebunan, perternakan, makanan, minuman,dan kertas, di Kabupaten Kediri sektor-sektor ini memiliki keunggulan komparatif dan memiliki tingkat spesialisasi yang tinggi, diharapkan bandara ini

akan meningkatkan efisiensi dan biaya transaksi di Kabupaten Kediri.⁵

Pembangunan Bandara Dhoho merupakan bagian dari proyek Strategis Nasional sebagaimana tercantum dalam Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2020, yang merupakan perubahan ketiga atas Perpes Nomor 3 Tahun 2016 tentang percepatan pelaksanaan proyek strategis nasional. Dalam proyek ini, keterlibatan pihak swasta sangat dominan. Bandara Dhoho Kediri menjadi proyek Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) pertama yang seluruh pendanaan dan operasionalnya ditangani sepenuhnya oleh badan usaha.

Gambar 1.1 Peta Bandara Dhoho Kediri



Bandara Dhoho Kediri menjadi proyek infrastruktur pertama di Indonesia yang sepenuhnya dibangun oleh pihak swasta. Dengan nilai investasi hampir mencapai Rp 10 Triliun, PT Gudang Garam Tbk. (GGRM) menginisiasi pembangunan ini sebagai bentuk kontribusi terhadap peningkatan aktivitas ekonomi, khususnya di wilayah Mataraman dan Kabupaten Kediri. Sebagai langkah awal, GGRM mendirikan anak perusahaan bernama PT Sura Dhoho Investama (SDHI) pada 24 Oktober 2016. Perusahaan ini bergerak di bidang investasi dan dibentuk

⁵ Dian Pitriyani dan Erawan Ari, "Bandara Dhoho Kediri: KPBU Unsolicited Pertama di Indonesia," *Artikel KPKNL Denpasar, Kementerian Keuangan Direktorat Jendral Kekayaan Negara* (2024), <https://www.djkn.kemenkeu.go.id/kpknl-denpasar/baca-artikel/17142/Bandara-Dhoho-Kediri-KPBU-Unsolicited-Pertama-di-Indonesia.html>.

sebagai perpanjangan tangan GGRM dalam menjalankan proyek pembangunan bandara di wilayah Kediri.

Pada 21 Juni 2017, SDHI membeli lahan seluas 268 hektar dari PT Bukit Dhoho Indah (BDI) senilai Rp 843,31 miliar. Lahan tersebut mencakup wilayah empat desa, yaitu Desa Bulusari, Grogol, Jatirejo, dan Tiron, dan direncanakan menjadi lokasi utama pembangunan bandara. Selanjutnya, SDHI kembali melakukan akuisisi tanah dari BDI seluas 278,16 hektar yang tersebar di enam desa, yakni Bulusari, Trokan, Grogol, Banyakan, Jatirejo, dan Tiron dengan nilai transaksi mencapai Rp. 1,101 triliun. Transaksi ini dilakukan melalui kombinasi pembayaran berupa aset tanah senilai Rp 448,74 miliar dan tunai sebesar Rp 561,47 miliar.

PT Surya Dhoho Investama juga membeli lahan dari PT Putri Dhoho Kediri (PDK) dengan nilai Rp 76,27 miliar untuk area seluas seluas 25,89 hektar yang terletak di Desa Bulusari, Tarokan, dan Grogol. Hingga akhir tahun 2018, total luas lahan yang berhasil diperoleh SDHI mencapai 572 hektar dengan nilai keseluruhan sekitar Rp 1,9 triliun. Bandara Dhoho dirancang sebagai bagian dari sistem bandara terpadu (*multi airport system*), meskipun tidak direncanakan menjadi bandara internasional. Pada tahap awal pembangunan, dibutuhkan lahan seluas 400 hektar yang akan mencakup terminal penumpang seluas 13.558 meter persegi dan landasan pacu (*runway*) sepanjang 2.400 meter dengan lebar 45 meter. Bandara ini diproyeksikan mampu melayani hingga 1,5 juta penumpang setiap tahunnya.⁶

⁶ Najmudin, "Deregulasi Represif ditengah Rencana Pembangunan Bandara Kediri", Lp2m Corong Tribakti, Agustus 2020, h. 8-9.

Pembangunan infrastruktur yang sudah meningkat di Kabupaten Kediri, diantaranya Bandara Dhoho International Airport, Jembatan Jong Biru, Jalan Tol, Serta pelebaran akses jalan di berbagai tempat akan memacu investasi dan pertumbuhan ekonomi dan perubahan sosial ekonomi.⁷ Kehadiran Bandara Dhoho memberikan dampak terhadap pembangunan yang lain di sekitarnya seperti pembangunan jalan tol Kediri – Tulungagung, melalui hasil observasi Jalan tol Kediri Tulungagung yang sudah dirintis sudah dibangun sepanjang 60 m. Proyek ini dirancang untuk meningkatkan konektivitas antar wilayah serta menunjang akses menuju Bandara Dhoho Kediri. tol ini juga menjadi kelanjutan dari jalan Tol Kertososno- Kediri yang telah lebih dulu.⁸

Beberapa wilayah penting di Kabupaten Tulungagung dan Kabupaten Kediri terlibat dalam proyek ini, termasuk Kecamatan Kota dan Mojoroto, dan Kecamatan Semen, Mojo, dan Banyakan di Kabupaten Kediri.⁹ Selain itu terdapat empat desa yang secara langsung terdampak oleh pembangunan Proyek Bandara Dhoho Kediri .

⁷ Dinas Kominfo Kabupaten Kediri, “Tingkatkan Sinergitas UMKM Menuju Kediri Berdaya dan Berbudaya,” *Seputar Kediri* (Kabupaten Kediri, 2024).

⁸ Redaksi Posmo, *Peta Rencana Proyek Jalan Tol Kediri – Tulungagung*, 2023, <https://posmonews.com/2023/06/02/peta-rencana-proyek-jalan-tol-kediri-tulungagung/>.

⁹ Fitri Lailatul Fauziah, Diyan Isnaeni, dan Isdiyana Kusuma Ay, “Pemberian Ganti Rugi Terhadap Pelaksanaan Pembangunan Jalan Tol Kediri-Tulungagung Berdasarkan PP No. 19 Tahun 2021 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum (Studi di Desa Tiron Kec. Banyakan Kab.Kediri),” *Dinamika* 31, no. 1 (2025): 11598–11610, <https://jim.unisma.ac.id/index.php/jdh/article/view/26793/20250>.

Tabel 1.1
Data Desa Terdampak Pembangunan
Proyek Bandara Kediri

NO	Nama Desa	Nama Kecamatan
1	Desa Jatirejo	Kecamatan Banyakan
2	Desa Grogol	Kecamatan Grogol
3	Desa Bulusari	Kecamatan Tarokan
4	Desa Tiron	Kecamatan Banyakan

Sumber : Hasil Observasi

Dari keempat yang secara langsung terdampak oleh pembangunan Proyek Bandara Dhoho Kediri, dari keempat desa tersebut, Desa Tiron dipilih sebagai lokasi penelitian karena memiliki posisi strategis sekaligus kedekatan geografis yang signifikan terhadap lokasi bandara. Kecamatan Banyakan, Kabupaten Kediri, menjadi salah satu wilayah yang lokasinya cukup dekat dengan kawasan bandara dan terdiri dari 9 Desa.

Tabel 1.2
Data Perbandingan Jarak Desa-desa
di Kecamatan Banyakan Ke Bandara Dhoho

NO	Nama Desa	Jarak ke Bandara Dhoho (km)
1	Tiron	2,7
2	Kambingan	4,5
3	Banyakan	5,2
4	Jabon	6,0
5	Jatirejo	6,3
6	Manyaran	6,5
7	Maron	6,8
8	Ngablak	7,0
9	Sendang	7,2

Sumber Data : Hasil Observasi

Berdasarkan tabel diatas kesembilan desa tersebut, Desa Tiron memiliki jarak terdekat ke Bandara Dhoho, yaitu sekitar 2,7 km. Kedekatan ini menjadikan Desa Tiron sebagai wilayah yang paling potensial mengalami dampak langsung dari

pembangunan..¹⁰

Akses pembangunan jalan tol yang dilalui juga mengakibatkan pembebasan lahan di Desa Tiron. Pembangunan jalan Tol Ki Agung di Desa Tiron terdapat di beberapa lokasi seperti di Jalan PB Sudirman, dan ruas jalan Desa Tiron atau perempatan belawen dan sekitarnya. Proyek ini dikerjakan oleh PT. Hatsari Jaya Sentosa. Selain itu berbagai pembangunan proyek lain di bagian Barat Bandara Dhoho Kediri seperti sekolah internasional, lapangan golf, dan proyek pengecoran di bagian barat tol daerah dusun tiron dan kadungpawon.¹¹

Bandara Dhoho dibangun di atas pertanian. Lahan pertanian merupakan total luas lahan sawah dan lahan bukan sawah. Kecamatan yang terdampak pembangunan Bandara Dhoho yaitu Kecamatan Banyakan, Kecamatan Tarakan, dan Kecamatan Grogol. Total luas lahan pertanian di tiga kecamatan tersebut pada tahun 2018 yaitu 15.425 hektar. Pada tahun 2021 telah terjadi penurunan lahan pertanian sebesar 828 hektar, sementara pada tahun 2023 terjadi penurunan lahan pertanian mencapai 42 hektar. Luas Bandara Dhoho sebesar 475 hektar yang artinya terdapat perubahan guna lahan di sekitar bandara sebesar 395 hektar di tahun 2023.

Berdasarkan data dari kantor Desa Tiron ditemukan bahwa dalam Tahap 1 penggusuran sebanyak 266 bidang tanah termasuk fasilitas umum seperti jalan sudah terkena penggusuran. Diketahui juga bahwa pada tahun 2025 ini sebanyak 10 keluarga yang pindah ke des-desa yang berseblahan dengan desa diton

¹⁰ Redaksi Posmo, *Peta Rencana Proyek Jalan Tol Kediri – Tulungagung*.

¹¹ Hasil Observasi

diantaranya Manyaran dan Jatirejo.¹² Bandara Dhoho di Desa Tiron tidak hanya membawa perubahan fisik, tetapi juga berdampak signifikan terhadap aspek sosial dan ekonomi masyarakat setempat. Pembangunan menyebabkan pergeseran pola mata pencaharian dan Bandara yang kini menjadi pusat kegiatan di daerah ini menciptakan berbagai peluang ekonomi baru..

Penting untuk menganalisis keberadaan bandara udara Dhoho terhadap kondisi sosial ekonomi khususnya di Desa Tiron sebagai wilayah terdampak langsung. Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penelitian ini sangat penting dilakukan karena keberadaan Bandara Udara Dhoho membawa dampak signifikan terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat Desa Tiron sebagai wilayah terdampak langsung. Pembangunan bandara tidak hanya mengubah pola mata pencaharian dan pendapatan, tetapi juga membuka peluang ekonomi baru. Oleh karena itu, analisis mendalam diperlukan untuk memahami dampak positif dan negatif yang muncul, sehingga dapat menjadi dasar dalam merancang kebijakan dan program pemberdayaan yang tepat dan berkelanjutan. Dengan judul **“Keberadaan Bandara Udara Dhoho Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi (Studi Masyarakat Desa Tiron, Kabupaten Kediri)”**

B. Fokus Penelitian

Penelitian ini akan berfokus pada dampak adanya keberadaan Bandara Dhoho Kediri terhadap kondisi sosial masyarakat di sekitar wilayah bandara, khususnya di Desa Tiron, Kabupaten Kediri, Jawa Timur. Adapun fokus utama penelitian ini meliputi beberapa aspek penting, yaitu:

¹² Hasil Observasi

1. Bagaimana dampak keberadaan Bandara Udara Dhoho terhadap masyarakat Desa Tiron?
2. Bagaimana perubahan kondisi sosial ekonomi masyarakat di Desa Tiron karena adanya keberadaan Bandara Udara Dhoho ?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak keberadaan Bandara Dhoho Kediri terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di Desa Tiron, dengan secara lebih spesifik tujuan penelitian ini adalah :

1. Menjelaskan dampak keberadaan Bandara Udara Dhoho terhadap masyarakat di Desa Tiron.
2. Menjelaskan tanggapan masyarakat di Desa Tiron terhadap perubahan kondisi sosial ekonomi.

D. Manfaat Penelitian

1. Kegunaan Secara Teoritis

Penelitian ini dapat menguji secara empiris teori-teori ekonnnmi terkait dampak keberadaan Bandara Dhoho terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di Desa Tiron.

2. Kegunaan Secara praktis

- a. Bagi Masyarakat

Masyarakat dapat lebih memahami dampak positif dan negatif dari adanya keberadaan Bandara terhadap kehidupan mereka.

- b. Bagi Akademik

Penelitian ini dapat berkontribusi pada pengembangan ilmu pengetahuan,

khususnya di bidang ekonomi regional dan pembangunan.

c. Bagi Peneliti

Penelitian ini memiliki potensi untuk memberikan kontribusi yang signifikan bagi berbagai pihak, mulai dari akademisi, pelaku usaha, hingga masyarakat luas.

E. Telaah Pustaka

Sebelum peneliti melakukan telaah terhadap beberapa penelitian, ada beberapa yang memiliki keterkaitan dengan penelitian yang peneliti lakukan. Berikut ini akan dipaparkan beberapa hasil penelitian.

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan dan Perbedaan Penelitian
1.	Salasatun dan Astuti Rahayu ¹³	Pengaruh Pembangunan Bandara Yogyakarta Internasional Airport (YIA) Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten/ Kotaprovisi D.I. Yogyakarta 2017-2022	Hasil pengujian menunjukkan bahwa variabel tingkat pengangguran, tingkat kemiskinan, dan Pendapatan Asli Daerah (PAD) masing-masing memiliki pengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, dengan arah pengaruh yang bersifat positif maupun negatif.	Persamaan: Sama-sama meneliti variabel x yaitu tentang dampak pembangunan Bandara Udara Perbedaan: Pada penelitian terdahulu menggunakan metode kuantitatif dengan data sekunder berbentuk panel
2.	Virsa Alfareshya (2018). ¹⁴	Dampak Proyek Pembangunan Bandara Internasional	Hasil penelitian menunjukkan sejumlah dampak negatif, seperti kenaikan harga jual	Persamaan : Sama-sama meneliti dampak pembangunan bandara

¹³ Salasatun Siti Fatimah et al., “Pengaruh Pembangunan Bandara Yogyakarta International Airport (YIA)” (UPN Vetran Yogyakarta, 2023).

¹⁴ Virsa Alfareshya, “Dampak Proyek Pembangunan Bandara Internasional Soekarno-Hatta (Landasan Pacu Runway 3) Terhadap Perkembangan Ekonomi Penduduk Sekitar Bandara (Studi Kasus Desa Rawa Burung)” (Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, 2018).

		Soekarno-Hatta (Landasan Pacu Runway 3) Terhadap Perkembangan Ekonomi Penduduk Sekitar Bandara (Studi Kasus Desa Rawa Burung)	tanah dan isu isu lingkungan yang turut menjadi perhatian. Selan itu, terungkap pula bahwa perumahan pada aspek fisik turut memengaruhi kondisi sosial masyarakat di sekitar proyek.	Perbedaan: Penelitian sebelumnya menggunakan meode penelitian deskriptif dengan pendekatan distribusi frekuensi sedangkan penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif
3.	Langga Ayu ¹⁵ Tri	Pengaruh Keberadaan Bandara Internasional Kualanamu Terhadap Perubahan Sosial Ekonomi Masyarakat di Sekitarnya (2021).	Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada pengaruh signifikan terhadap mata pencaharian sebelum dan sesudah ada bandara yang menunjukkan hasil meningkat	Persamaan : Sama-sama meneliti keberadaan bandara dan sama-sama meneliti variabel y yaitu perubahan sosial ekonomi Perbedaan: penelitian sebelumnya menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan pendekatan deskriptif, sedangkan penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif
4.	Nisa Puspita ¹⁶ Eka	Dampak Proyek Pembangunan Bandara Dhoho Internasional	Hasil penelitian, diketahui bahwa banyak lahan yang terdampak pembebasan, termasuk lahan	Persamaan: Sama-sama meneliti bandara dhoho dan sama-sama menggunakan metode penelitian

¹⁵ Langga Tri Ayu, “Pengaruh Keberadaan Bandara Internasional Kualanamu Terhadap Perubahan Sosial Ekonomi Masyarakat Di Sekitarnya” (Universitas Islam Negeri Sumatra Utara Medan, 2021).

¹⁶ Nisa Eka Puspita, ““Dampak Proyek Pembangunan Bandara Dhoho Internasional Airport (DIA) Kediri Terhadap Perekonoian Masyarakat Desa Grogol Prespektif Maqashid Syariah,” *IAIN Kediri* (Institut Agama Islam Negeri Kediri, 2023).

		Airport (DIA) Kediri Terhadap Perekonomian Masyarakat Desa Grogol Prespektif Maqashid Syariah”	pertanian, sawah dan pemukiman. Terkait dengan implementasi maqasid syariah, dampak proyek pembangunan Bandara Dhoho Internasional (DIA) Kediri terhadap aspek ekonomi masyarakat dikaji melalui pemenuhan kebutuhan dasar atau primer dalam pembahasan dharuriyah. Salah satu poin penting yang terpengaruhi adalah hifdz ad-dib (menjaga agama), yang sudah terealisasikan dngan baik.	kualitatif. Perbedaan: variabel y penelitian ini meneliti mengenai prespektif maqosid syari’ah
5.	Nuning Farida. ¹⁷	Analisis Dampak Sosial Ekonomi Masyarakat Pada Pembangunan Bandara Kediri Prespektif Ekonomi Islam	Hasil penelitian menunjukkan adanya alih fungsi lahan dari sawah menjadi kawasan bandara atau industri. Perubahan ini memiliki dampak terhadap kesejahteraan ekonomi warga, karena pekerjaan merupakan salah satu indikator kesejahteraan. Masyarakat yang sebelumnya bergantung pada sektor pertanian	Persamaan : Sama-sama menggunakan metode peneltitian kualitatif deskriptif dan meneliti Bandara Kediri Perbedaan: pada penelitian sebelumnya menggunakan variabel y yaitu perspektif ekonomi islam sedangkan penelitian variabel y yaitu perubahan sosial ekonomi

¹⁷ Nuning Farida, “Analisis Dampak Sosial Ekonomi Masyarakat Pada Pembangunan Bandara Kediri Prespektif Ekonomi Islam (Studi Pada Masyarakat Desa Bulusari Kec Tarokan Kab Kediri).” (Instutut Agama Islam Negeri (IAIN) Kediri, 2024

			perlu beradaptasi dengan perunahan jenis pekerjaan yang ada.	
--	--	--	---	--