

Hubungan Bandar Udara Kertajati dengan Perubahan Sosial-Ekonomi Penduduk Sekitar Bandara

GALIH GHIFARI PRADITYA

Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Institut Teknologi Nasional, Bandung, Indonesia
Email : gghifaripraditya@gmail.com

ABSTRAK

Pembangunan Bandara Kertajati didasari kebutuhan moda transportasi yang cepat dan masif serta pengembangan dan pemerataan ekonomi di Ciayumajakuning yang diperkirakan turut berdampak pada bidang sosial. Untuk mengetahui hubungan Bandara Kertajati terhadap perubahan sosial-ekonomi penduduk, peneliti melakukan penelitian dengan membandingkan kondisi sosial-ekonomi penduduk yang bermukim di sekitar bandara pada masa sebelum dan sesudah terbangun bandara. Metode yang dilakukan berupa kajian primer dengan penyebaran kuesioner online dan pemrosesan data secara kuantitatif menggunakan analisis komparasi. Data yang dianalisis adalah data mata pencaharian, pendapatan, domisili, dan akses jaminan kesehatan karena data-data tersebut memiliki muatan nilai yang dapat dibandingkan dalam perbedaan waktu yang diteliti sebagaimana tujuan penelitian. Hasil penelitian menyatakan bahwa keberadaan bandara mampu menciptakan ragam mata pencaharian baru, tingkat pendapatan yang lebih tinggi, naiknya daya tarik kawasan, serta akses jaminan kesehatan yang lebih baik, disertai indikasi perubahannya.

Kata kunci: bandar udara, sosial-ekonomi, mata pencaharian, pendapatan

1. PENDAHULUAN

Pembangunan ekonomi daerah penting diwujudkan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan kemandirian daerah tersebut dalam mengatur otonominya (Didi Djadjuli, 2018). Dalam mewujudkan pembangunan ekonomi daerah yang merata dan menjangkau wilayah pelosok secara lebih luas, Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat dalam Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat No. 22 Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Barat 2009-2029 menetapkan beberapa wilayah pengembangan (WP) di Provinsi Jawa Barat yang salahsatunya adalah Wilayah Pengembangan Ciayumajakuning yang terdiri atas Kota Cirebon, Kabupaten Cirebon, Kabupaten Indramayu, Kabupaten Majalengka, Kabupaten Kuningan, dan sebagian wilayah di Kabupaten Sumedang. Salahsatu upaya pengembangan ekonomi pada wilayah ini adalah dengan membangun Bandar Udara Kertajati yang lokasinya ditetapkan di Kecamatan Kertajati, Kabupaten Majalengka, dalam rangka mendorong pengembangan wilayah pembangunan Ciayumajakuning; meningkatkan pertumbuhan ekonomi regional berbasis potensi daerah; meningkatkan daya saing global Jawa Barat dalam rangka mendorong percepatan pertumbuhan investasi; meningkatkan

pelayanan kepada masyarakat di bidang transportasi udara; dan meningkatkan investasi, industri, perdagangan, pariwisata, permukiman, dan perluasan lapangan kerja.

Bandara Kertajati dibangun dengan pertimbangan bahwa Jawa Barat adalah salah satu provinsi yang memiliki potensi sumberdaya alam dan buatan yang tinggi serta menjadi tujuan bagi para pebisnis/investor maupun wisatawan domestik/mancanegara. Pembangunan Bandara Kertajati sejak tahun 2015 diperkirakan memberi manfaat bagi masyarakat di lokasi pembangunan menimbang sejak tahun tersebut banyak pekerja konstruksi dari luar wilayah Kertajati yang turut bermukim secara temporal di rumah-rumah warga sehingga warga setempat banyak membuat penginapan kontrak yang menjadi cikal-bakal rumah sewa (kost-kostan / kontrakan) untuk tempat tinggal para pegawai bandara. Kebutuhan makan dan layanan lainnya turut mengular dari kebutuhan tempat tinggal, sehingga ekonomi penduduk dalam berbagai bidang diperkirakan meningkat. Hal tersebut dipertegas oleh data statistik Kecamatan Kertajati yang menunjukkan pertumbuhan unit-unit usaha baru di sepanjang koridor Jalan Kadipaten-Jatibarang dalam cakupan kawasan bandara pada bidang perdagangan dan jasa dengan terbangunnya pertokoan besar, minimarket, warung-warung makan, hingga bidang perawatan orang yang menawarkan jasa kecantikan. Keberadaan Bandara Kertajati juga diindikasikan turut andil mengentaskan tingkat kesejahteraan Kabupaten Majalengka dari jumlah kemiskinan yang mulanya 150.260 jiwa atau 12,60% pada tahun 2017 menjadi 129.290 jiwa atau 10,79% pada tahun 2018 dan terus menurun pada tahun 2019 menjadi 121.060 jiwa atau 10,06% sebagai sumbangan atas *branding* nama Kertajati yang semakin populer dengan banyaknya iklan yang menawarkan pembelian lahan untuk hunian atau investasi di Kawasan Kertajati. Maka dari itu, perlu dilakukan identifikasi sejauhmana pembangunan Bandara Kertajati dapat memberi indikasi terhadap peningkatan kualitas hidup penduduk sekitarnya. Berdasarkan hal tersebut, tujuan penelitian yang dirumuskan adalah mengetahui perubahan kondisi sosial-ekonomi Penduduk Sekitar Bandara Kertajati dengan membandingkan kondisi sosial-ekonomi penduduk sebelum dan sesudah terbangunnya bandara. Sementara itu, rentang waktu penelitian ditetapkan sebelum tahun konstruksi bandara (2015) dan sesudah tahun tersebut hingga tahun 2019 dikarenakan terjadi pandemi pada awal tahun 2020 yang mengakibatkan bandara berhenti beroperasi sedangkan fokus penelitian adalah melihat kontribusi keberadaan bandara terhadap sosial-ekonomi penduduk sekitarnya selama bandara tersebut memiliki aktivitas.

2. METODOLOGI PENELITIAN

2.1 Jenis Penelitian

Penelitian dilakukan menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif. Penelitian deskriptif kuantitatif menjelaskan data-data yang bersifat angka meliputi data primer yang diperoleh langsung dari penduduk yaitu mata pencaharian, pendapatan, domisili, jaminan kesehatan ditunjang data usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, serta data sekunder yaitu informasi geografis, demografis, dan ekonomi penduduk di lokasi penelitian.

2.2 Metode Pengumpulan Data

Dalam proses perolehan data, peneliti melakukan penyebaran kuesioner secara *online* mengingat sulitnya memperoleh data secara langsung akibat kondisi pandemi. Dalam penelitian ini, data yang dikaji berupa sampel dari penduduk yang bertempat tinggal di sepanjang koridor jalan Kadipaten-Jatibarang dalam cakupan Desa Babakan, Kertajati, dan Bantarjati dengan kriteria yang dikaji adalah mata pencaharian, pendapatan, domisili, dan

akses jaminan kesehatan penduduk sebelum dan sesudah adanya bandara. Karakteristik sampel yang dibutuhkan dalam penelitian ini, yaitu responden dengan usia dewasa atau angkatan kerja yang merupakan penduduk asli kawasan bandara atau pendatang yang telah menetap setidaknya sejak 5 tahun sebelum tahun 2015 sebagai masa pembangunan bandara serta berdomisili di kawasan sepanjang Koridor Jalan Kadipaten-Jatibarang dalam cakupan Desa Babakan, Desa Kertajati, dan Desa Bantarjati.

Tabel 1. Jumlah Penduduk di Lokasi Penelitian

Nomor	Desa	Jumlah Penduduk
1	Babakan	4.122
2	Kertajati	4.085
3	Bantarjati	2.102
Total		10.309

Dengan menerapkan Rumus Slovin di atas, maka jumlah responden yang perlu diteliti adalah sebagai berikut.

$$n = N / (1 + Nd^2)$$

Dengan :

$$n = 10309 / ((1 + 10309) (0.1)^2)$$

$$n = 10309 / (10310 \times 0,01)$$

$$n = 99,99 \text{ dibulatkan menjadi } 100$$

Jadi, jumlah sampel yang diperlukan untuk mewakili populasi adalah sebanyak 100 orang.

Adapun, dikarenakan penelitian terbagi kepada 3 lokasi berbeda, maka dirumuskan kembali penyamarataan jumlah responden di masing-masing lokasi agar seimbang menggunakan teknik *proportional area random sampling*. Teknik ini diperkenalkan oleh Moh. Musa dan Titi Nurfitri pada tahun 1988 dengan perhitungan sebagai berikut.

$$Nh = (Ni/N) n$$

Dengan :

Nh = Banyaknya sampel yang dibutuhkan dari setiap desa

n = Jumlah sampel yang mewakili populasi

Ni = Banyaknya sub populasi (jumlah penduduk setiap desa)

N = Jumlah keseluruhan populasi

Maka, jumlah sampel yang perlu diteliti dari setiap desa adalah sebanyak :

– Babakan : $4122 / 10309 \times 100 = 39,98 = 40$ orang/desa

– Kertajati : $4085 / 10309 \times 100 = 39,62 = 40$ orang/desa

– Bantarjati : $2102 / 10309 \times 100 = 20,38 = 20$ orang/desa

2.3 Metode Analisis

Metode analisis yang dilakukan dalam penelitian ini adalah metode statistik deskriptif dan statistik inferensial. Analisis deskriptif yaitu metode statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi (Sugiyono, 2004:196). Dalam hal ini, data-data yang diinterpretasi dalam analisis deskriptif adalah data geografis, demografis, ekonomi, hingga karakteristik responden berdasarkan hasil penyebaran kuesioner. Sedangkan, analisis inferensial ialah penghitungan kuantitatif yang digambarkan sebagai matematika dan logika tentang

generalisasi dari sampel ke populasi (Kolawole, 2001). Operasi analisis inferensial memerlukan hipotesis sebagai dasar memperoleh hasil penelitian. Hipotesis perbandingan jenis mata pencaharian, besaran pendapatan, domisili, dan akses jaminan kesehatan terhadap perbedaan waktu pengujian sebelum dan sesudah dibangun bandara diuji menggunakan analisis komparasi dengan asumsi :

- H_a = Terdapat perubahan yang signifikan mengenai mata pencaharian dan/atau pendapatan pada saat bandara belum terbangun dan sudah terbangun.
- H_0 = Tidak terdapat perubahan yang signifikan mengenai mata pencaharian dan/atau pendapatan pada saat bandara belum terbangun dan sudah terbangun.

Teknik yang dipakai untuk menilai perubahan dalam masing-masing variabel adalah sebagai berikut :

- Perbandingan mata pencaharian (nominal) sebelum dan sesudah ada bandara, menggunakan metode *Independent Sample Chi-square Test*. Mata pencaharian dikategorikan kepada sektor primer, sekunder, tersier, kuarterner, dan kuiner untuk dilihat persebarannya secara sektoral.
- Perbandingan jumlah pendapatan (ordinal) sebelum dan sesudah ada bandara, menggunakan metode *Wilcoxon Matched Pairs*. Tiap tingkatan pendapatan dirata-ratakan dan dibandingkan besarnya.
- Perbandingan domisili (nominal) sebelum dan sesudah ada bandara, menggunakan metode *Independent Sample Chi-square Test*.
- Perbandingan jumlah pengguna jaminan kesehatan (nominal) sebelum dan sesudah ada bandara, menggunakan metode *McNemar Test*.

Dalam menilai keakuratan uji komparasi variabel pada sampel, ditetapkan tingkat signifikansi hipotesis sebesar 5% dan df (*degree of freedom*) yang berbeda untuk tiap variabel dengan kaidah keputusan :

- Jika $\alpha = 0,05$ lebih kecil atau sama dengan nilai Asymp.sig (2-sided) atau [$\alpha = 0,05 \leq$ Asymp.sig (2-sided)], maka H_0 diterima dan H_a ditolak.
- Jika $\alpha = 0,05$ lebih besar atau sama dengan nilai Asymp.sig (2-sided) atau [$\alpha = 0,05 \geq$ Asymp.sig (2-sided)], maka H_a diterima dan H_0 ditolak.

Adapun dalam tahap pemasukan dan pengolahan data, digunakan Program *Software* SPSS 18 agar memudahkan proses analisis sebab program lunak komputer tersebut memiliki tingkat ketelitian lebih baik dibandingkan proses manual.

3. HASIL ANALISIS

3.1 Nilai Uji Perbandingan Sosial-Ekonomi Penduduk Sebelum-Sesudah Terbangun Bandara

a. Mata pencaharian

Berdasarkan **Tabel 2**, nilai uji perbandingan mata pencaharian memiliki taraf nyata (Approx. Sig.) sebesar 0,000 lebih kecil dari 0,05 dan menyatakan variabel mata pencaharian sebelum dan sesudah ada bandara mengalami perubahan signifikan dan memiliki nilai perbandingan sebab H_0 ditolak dan H_a diterima yang berarti bahwa variabel mata pencaharian terkena indikasi perubahan.

Tabel 2. Uji *Independent Sample Chi-square* Mata pencaharian Penduduk Sebelum dan Sesudah Terbangun Bandara

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	499,587 ^a	130	,000
Likelihood Ratio	241,727	130	,000
Linear-by-Linear Association	8,152	1	,004
N of Valid Cases	100		

Sumber : Hasil Analisis

b. Pendapatan

Berdasarkan **Tabel 3**, nilai Z yang dihitung sebesar -5,999 dengan besar taraf nyata tidak berarah {Asymp. Sig. (2-tailed)} 0,000 lebih kecil dari 0,05 menyatakan variabel pendapatan sebelum dan sesudah ada bandara mengalami perubahan sebab H_0 ditolak dan H_a diterima dan berarti keberadaan bandara berpengaruh terhadap peningkatan pendapatan.

Tabel 3. Uji *Wilcoxon* Pendapatan Penduduk Sebelum dan Sesudah Terbangun Bandara

	Pdp2 - Pdp1
Z	-5,999 ^a
Asymp. Sig. (2-tailed)	,000

Sumber : Hasil Analisis

Sementara itu, Tabel Ranks (**Tabel 4**) menunjukkan selisih antarpendapatan sebelum dan sesudah terbangun bandara. Poin a (Pendapatan Sesudah < Pendapatan Sebelum) berarti pendapatan sesudah ada bandara lebih kecil daripada sebelum ada bandara sehingga menjadi *negative ranks* karena mengalami penurunan. Terdapat 7 responden yang mengalami penurunan pendapatan. Poin b (Pendapatan Sesudah > Pendapatan Sebelum) berarti pendapatan sesudah ada bandara lebih besar daripada sebelum ada bandara sehingga menjadi *positive ranks* karena mengalami peningkatan. Terdapat 66 responden yang mengalami kenaikan pendapatan. Poin c (Pendapatan Sesudah = Pendapatan Sebelum) berarti pendapatan sesudah dan sebelum ada bandara tetap pada nominal yang sama (seri) sehingga disebut *ties* karena tidak mengalami perubahan. Terdapat 27 responden yang pendapatannya tetap di kisaran yang sama.

Tabel 4. Ranking Pendapatan Penduduk Sebelum dan Sesudah Terbangun Bandara

	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Pdp2 - Pdp1 Negative Ranks	7 ^a	37,00	296,00
Positive Ranks	66 ^b	37,56	2479,00
Ties	27 ^c		
Total	100		

a. Pdp2 < Pdp1; b. Pdp2 > Pdp1; c. Pdp2 = Pdp1

Sumber : Hasil Analisis

c. Domisili

Berdasarkan **Tabel 5**, nilai uji perbandingan domisili memiliki taraf nyata (Approx. Sig.) sebesar 0,000 lebih kecil dari 0,05 dan menyatakan variabel domisili sebelum dan sesudah ada bandara mengalami perubahan signifikan dan memiliki nilai perbandingan sebab H_0 ditolak dan H_a diterima yang berarti bahwa variabel domisili terkena indikasi perubahan.

Tabel 5. Uji Independent Sample Chi-square Domisili Penduduk Sebelum dan Sesudah Terbangun Bandara

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	108,354 ^a	18	,000
Likelihood Ratio	117,356	18	,000
Linear-by-Linear Association	13,431	1	,000
N of Valid Cases	100		

Sumber : Hasil Analisis

d. Jaminan Kesehatan

Berdasarkan **Tabel 6**, jumlah responden valid yang terhitung sebanyak 100 orang dengan besar taraf nyata (Approx. Sig.) 0,115 lebih besar dari 0,05 menyatakan variabel jaminan kesehatan sebelum dan sesudah ada bandara tidak mengalami perubahan yang signifikan atau tidak bernilai perbandingan sebab H_0 diterima dan H_a ditolak dan berarti jumlah pengakses jaminan kesehatan tidak banyak berubah selama rentang waktu tersebut.

Tabel 6. Uji McNemar Penggunaan Jaminan Kesehatan Sebelum dan Sesudah Terbangun Bandara

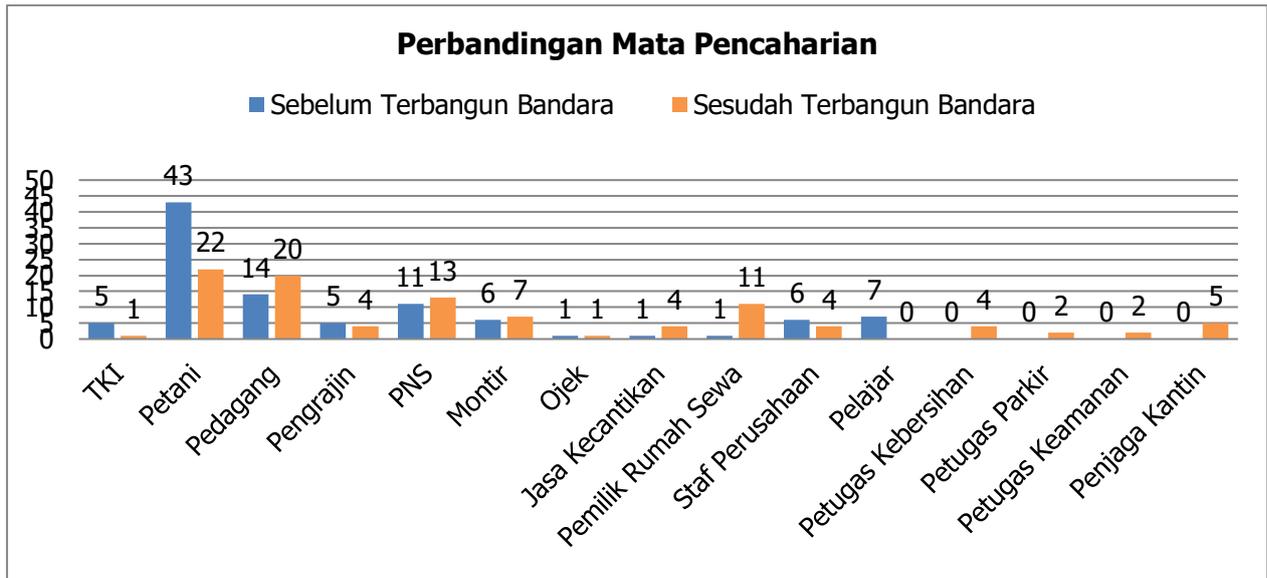
	Jams1 & Jams2
N	100
Exact Sig. (2-tailed)	,115 ^a

Sumber : Hasil Analisis

3.2 Perubahan Sosial-Ekonomi Penduduk beserta Faktor Perubahannya

a. Mata pencaharian

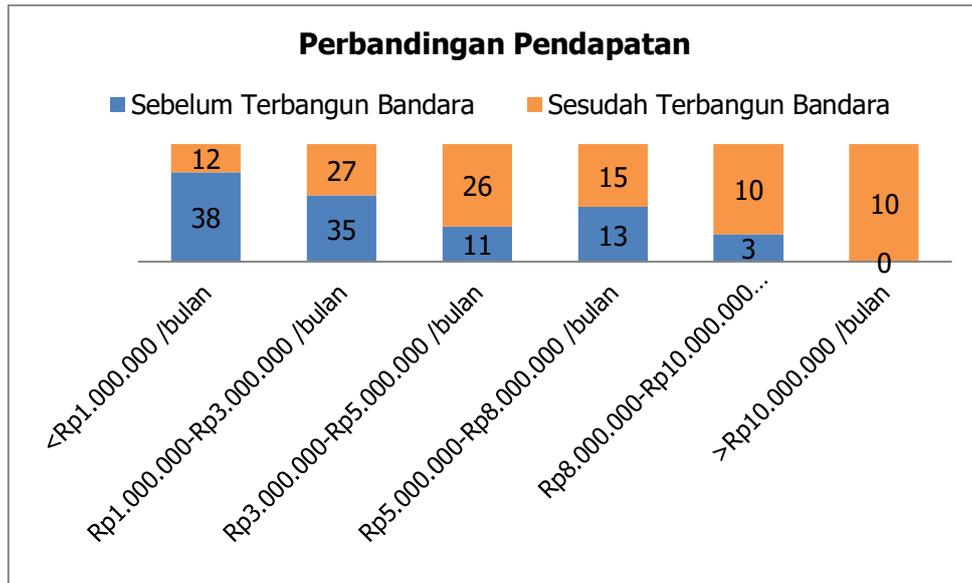
Berdasarkan **Gambar 1**, sebelum terbangun bandara, petani menjadi profesi mayoritas penduduk diikuti profesi pedagang. Sesudah terbangun bandara, profesi petani tetap mendominasi namun telah berkurang banyak. Adapun pemilik rumah sewa meningkat lajak diikuti beberapa profesi baru yang tersedia di dalam bandara yaitu petugas kebersihan bandara, petugas parkir bandara, petugas keamanan bandara, dan penjaga kantin bandara. Selain itu, tumbuh pula berbagai jenis mata pencaharian di sekitar bandara untuk menunjang sistem perekonomian kawasan bandara pada bidang jasa seperti jasa kecantikan dan jasa-jasa lain yang bersifat potensial. Perubahan mata pencaharian diindikasikan terjadi karena perpindahan penduduk atas berubahnya lahan pertanian dan/atau rumah yang direlokasi untuk pembangunan bandara kemudian penduduk tersebut menggeluti mata pencaharian baru di lokasi penelitian.



Gambar 1. Diagram Perbandingan Mata Pencaharian (Sumber : Hasil Analisis)

b. Pendapatan

Berdasarkan **Gambar 2**, sebelum pembangunan bandara, pendapatan penduduk mayoritas kurang dari 1 juta rupiah setiap bulannya sementara upah minimum Kabupaten Majalengka pada tahun 2014 sebesar Rp1.000.000 (Keputusan Gubernur No. 561/Kep.1746-Bangsos/2014) dengan nilai tukar pada tahun tersebut yaitu Rp11.885 untuk 1 Dollar Amerika Serikat (Kementerian Perdagangan RI). Sementara itu, sesudah terbangun bandara, pendapatan beberapa penduduk melonjak melebihi 10 juta rupiah perbulan dan mayoritas penduduk berpendapatan pada kisaran 1-3 juta rupiah perbulan dengan upah minimum Kabupaten Majalengka pada tahun 2019 sebesar Rp1.791.693 (Keputusan Gubernur No. 561/Kep.1746-Bangsos/2008) dengan nilai tukar pada tahun tersebut yaitu Rp14.131 untuk 1 Dollar Amerika Serikat (Kementerian Perdagangan RI). Berdasarkan Tabel Ranks (**Tabel 4**) terdapat 7 responden mengalami penurunan pendapatan. Hal tersebut diindikasikan atas perubahan mata pencaharian yang terjadi dan menyebabkan beberapa asumsi yaitu penduduk kehilangan pekerjaan dan belum beradaptasi di lingkungan baru, penduduk yang sudah tidak produktif secara usia, penduduk dengan tingkat pendidikan rendah sehingga tidak mampu mengembangkan usaha. Adapun, mata pencaharian dapat memengaruhi tingkat pendapatan penduduk sehingga meningkat atau menurun karena beberapa mata pencaharian memiliki rentang penghasilan tertentu seperti penduduk dari profesi yang sebelumnya berupah tinggi seperti TKI dengan nilai uang luar negeri yang lebih besar berpindah untuk tetap tinggal di dalam negeri dengan peluang usaha yang lebih dekat dengan keluarga meski pendapatannya lebih rendah.



Gambar 2. Diagram Perbandingan Pendapatan (Sumber : Hasil Analisis)

c. Domisili

Berdasarkan **Tabel 7**, sebelum menetap di lokasi penelitian, terdapat responden yang menetap di desa lain yang kemungkinan berpindah karena beberapa faktor terutama relokasi tempat tinggal dan lahan pertanian. Sebagian penduduk berasal dari desa berbeda antara lain Desa Kertasari, Mekarjaya, Mekarmulya, Palasah, Pasiripis, Sukakerta, dan Sukamulya.

Tabel 7. Perbandingan Domisili

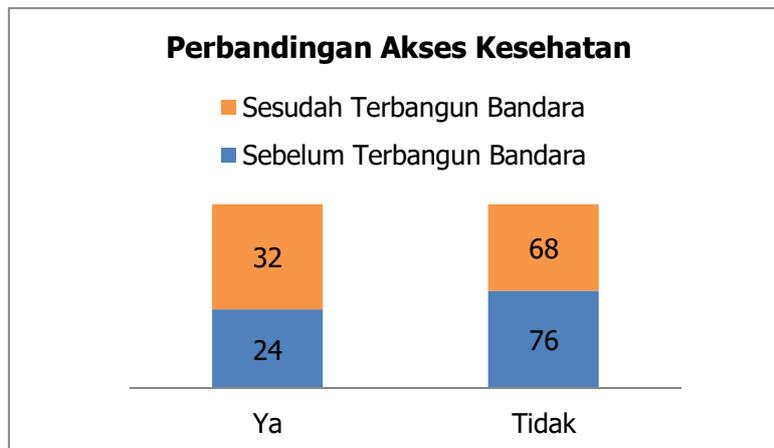
Domisili Penduduk	Sesudah Terbangun Bandara				
	Babakan	Bantarjati	Kertajati	Total	
Sebelum Terbangun Bandara	Babakan	32	0	1	33
	Bantarjati	0	12	5	17
	Kertajati	2	3	23	28
	Kertasari	3	1	3	7
	Mekarjaya	0	0	1	1
	Mekarmulya	0	1	1	2
	Palasah	1	0	0	1
	Pasiripis	0	2	1	3
	Sukakerta	0	1	1	2
	Sukamulya	2	0	4	6
	Total	40	20	40	100

Sumber : Hasil Analisis

d. Jaminan Kesehatan

Berdasarkan **Gambar 3**, intensitas pengakses jaminan kesehatan dari semula 24 orang bertambah menjadi 32 orang sesudah terbangun bandara sedangkan responden yang tidak mengakses sebanyak 76 orang berkurang menjadi 68 orang. Perubahan yang tipis tersebut mengindikasikan bahwa perubahan faktor atau variabel lain tidak memengaruhi

kecenderungan penduduk dalam mengakses jaminan kesehatan. Minat yang rendah tersebut diindikasikan karena minimnya pengetahuan penduduk terhadap jaminan kesehatan terlebih tingkat pendidikan penduduk terutama petani tergolong rendah.



Gambar 3. Diagram Perbandingan Akses Jaminan Kesehatan (Sumber : Hasil Analisis)

4. KESIMPULAN

Bandara Kertajati membawa perubahan yang lajak terhadap kondisi sosial-ekonomi penduduk di sekitar bandara terutama pada variabel mata pencaharian, pendapatan, dan domisili, dibuktikan dengan hasil uji yang menunjukkan adanya indikasi perubahan pada masing-masing variabel. Sementara akses jaminan kesehatan tidak mengalami perubahan sebesar variabel lain karena tidak memperlihatkan nilai perubahan yang berarti. Perubahan kondisi sosial-ekonomi penduduk diindikasikan terjadi akibat relokasi tempat tinggal dan tempat usaha penduduk. Kehadiran bandara juga membawa peluang kerja yang dapat merekrut penduduk untuk bekerja di dalamnya. Secara umum, keberadaan bandara membawa indikasi yang baik terhadap mata pencaharian dan pendapatan dalam lingkup ekonomi, namun tidak cukup baik terhadap lingkup sosial karena tidak membuat perubahan berarti pada akses jaminan kesehatan, terlebih terjadi relokasi yang mengharuskan perpindahan tempat tinggal atau tempat usaha penduduk.

DAFTAR RUJUKAN

- Az-zahra, Y. F. (2019). Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Bandara New Yogyakarta International Airport terhadap Kehidupan Masyarakat di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulonprogo, Daerah Istimewa Yogyakarta. 3-15.
- Indonesia, P. K. (2021). *Portal Statistik Perdagangan*. Dipetik Agustus 31, 2021, dari Statistik Kemendag Indonesia: <https://statistik.kemendag.go.id/exchange-rates>.
- Jimika, F. (2019). Dampak Pembangunan Bandara Kertajati terhadap Struktur Perekonomian Majalengka. *Maro, Jurnal Ekonomi Syariah dan Bisnis, Vol. 3. No. 1, Mei 2019*, 12-13.
- Keputusan Gubernur No. 561/Kep.1746-Bangsos Tahun 2008 tentang Upah Minimum Kabupaten/Kota di Jawa Barat untuk Tahun 2019.
- Keputusan Gubernur No. 561/Kep.1746-Bangsos Tahun 2014 tentang Upah Minimum Kabupaten/ Kota di Jawa Barat untuk Tahun 2014.
- Muhson, A. (2006). Teknik Analisis Kuantitatif. 1-6.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 34 Tahun 2005 tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara di Kecamatan Kertajati Kabupaten Majalengka Provinsi Jawa Barat.

- Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat No. 13 Tahun 2010 tentang Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara Internasional Jawa Barat dan *Kertajati Aerocity*.
- Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat No. 22 Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Barat 2009-2029.
- Safri, H. (2018). *Pengantar Ilmu Ekonomi*. Palopo: Lembaga Penerbit Kampus IAIN Palopo.
- Shukla, M. N., & Jani, D. J. (2018). Social Impact Assesment of Road Infrastructure Projects. *G.J.C.M.P., Vol.7(1)*, 53-71.
- Szirmai, A. (2015). *Socio-Economic Development*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Tjahjono, T., & Yulawati, E. (2017). Bandar Udara Internasional Jawa Barat (BIJB) dan Potensi Kertajati Sebagai Aerocity. *Warta Ardhia, Volume 43 No.1 Juni 2017*, 45-47.
- Yulianto, A. (2019). Penggunaan Statistik untuk Analisis Data Peneltian. *Revisi 3, April 2019*, 1-22.
- Zulfikar, W. (2017). Dampak Sosial, Ekonomi, dan Politis dalam Pembangunan Bandar Udara Kertajati di Kabuapten Majalengka. *Jurnal Caraka Prabu, Volume 01 , No. 01*, 59-60.