

**SKRIPSI**

**ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR  
TERHADAPPENDAPATAN MASYARAKAT : STUDI KASUS  
PEMBANGUNAN JALAN TOL PEKANBARU - MINAS**

*Disusun dan diajukan Sebagai Salah Satu Syarat  
Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi Pada  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Riau*



**Oleh:**

**MATIUS MITRANDI SEMBIRING**  
**165111000**

**PROGRAM STUDI EKONOMI PEMBANGUNAN  
FAKULTAS EKONOMI  
UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
PEKANBARU  
2022**



**UNIVERSITAS ISLAM RIAU**  
**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS**  
 Jalan Kaharuddin Nasution KM. 11 NO. 113 Marpoyan Pekanbaru  
 Telp : (0761) 674681 Fax : (0761) 674834 Pekanbaru 28284

**LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI**

Nama : MATIUS MITRANDI SEMBIRING  
 Npm : 165111000  
 Program Studi : EKONOMI PEMBANGUNAN  
 Pembimbing : Drs. M. Nur, SE., MM  
 Judul : ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR  
 TERHADAP PENDAPATAN MASYARAKAT : STUDI KASUS  
 PEMBANGUNAN JALAN TOL PEKANBARU - MINAS

Disetujui Oleh  
 PEMBIMBING

Drs. M. Nur, SE., MM

Mengetahui

DEKAN

KETUA PROGRAM STUDI  
 EKONOMI PEMBANGUNAN



Dokumen ini adalah Arsip Miilik :  
 Perpustakaan Universitas Islam Riau



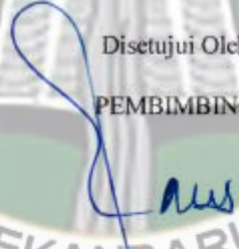
UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jalan Kaharuddin Nasution KM. 11 NO. 113 Marpoyan Pekanbaru  
Telp : (0761) 674681 Fax : (0761) 674834 Pekanbaru 28284

LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : MATIUS MITRANDI SEMBIRING  
Npm : 165111000  
Program Studi : EKONOMI PEMBANGUNAN  
Fakultas : EKONOMI DAN BISNIS  
Judul : ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR  
TERHADAP PENDAPATAN MASYARAKAT : STUDI KASUS  
PEMBANGUNAN JALAN TOL PEKANBARU - MINAS

Disetujui Oleh  
PEMBIMBING

  
Drs. M. Nur, SE., MM

Mengetahui

DEKAN

KETUA PROGRAM STUDI

  
(Dr. Eva Sulianti, SE., MM., CRBC)

  
(Sinta Yulyanti, SE., M.Ec.Dev)



## LEMBAR PERBAIKAN SKRIPSI

NAMA : MATIUS MITRANDI SEMBIRING  
 NPM : 165111000  
 FAKULTAS : EKONOMI DAN BISNIS  
 JURUSAN : EKONOMI PEMBANGUNAN  
 JUDUL : ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR  
 TERHADAP PENDAPATAN MASYARAKAT : STUDI KASUS  
 PEMBANGUNAN JALAN TOL PEKANBARU - MINAS

Tim Penguji

Nama

1. DR. Ellyan Sastraningsih, M.Si
2. Drs. Armis, M.si

DISETUJUI OLEH



(Shinta Yulyanti, SE.,M.Ec.De)

PEMBIMBING

(Drs. M. Nur, MM)

**BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI**

NAMA : MATIUS MITRANDI SEMBIRING  
 NPM : 165111000  
 FAKULTAS : EKONOMI DAN BISNIS  
 JURUSAN : EKONOMI PEMBANGUNAN  
 JUDUL : ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR  
 TERHADAP PENDAPATAN MASYARAKAT : STUDI KASUS  
 PEMBANGUNAN JALAN TOL PEKANBARU - MINAS

No	Tanggal	Sponsor	Catatan Pembimbing	Paraf
1	22-12-2020	X	Perbaikan Teori dan kerangka penulisan	
2	16-3-2021	X	Perbaikan Penjelasan Tabel dan Daftar Pustaka	
3	17-3-2021	X	ACC Seminar Proposal	
4	06-06-2022	X	ACC Seminar Hasil	

Pekanbaru, Agustus 2022

  
Wakil Dekan I

  
Dina Hidayat, SE., M.Si., Ak., CA

**UNIVERSITAS ISLAM RIAU**  
**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS**

Alamat : Jalan Kaharuddin Nst Km 11 No 113 Marpoyan Pekanbaru Telp 647647

BERITA ACARA UJIAN SKRIPSI / MEJA HIJAU

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Islam Riau No: 732/KPTS/FE-UIR/2022, Tanggal 19 Juli 2022, Maka pada Hari Rabu 20 Juli 2022 dilaksanakan Ujian Oral Komprehensif/Meja Hijau Program Sarjana Fakultas Ekonomi Universitas Islam Riau pada Program Studi **Ekonomi Pembangunan** Tahun Akademis 2021/2022.

- |                         |   |
|-------------------------|---|
| 1. Nama                 | : Matus Mitrandi Sembiring  |
| 2. NPM                  | : 165111000   |
| 3. Program Studi        | : Ekonomi Pembangunan S1  |
| 4. Judul skripsi        | : Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pendapatan Masyarakat Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru – Minas. |
| 5. Tanggal ujian        | : 20 Juli 2022  |
| 6. Waktu ujian          | : 60 menit.   |
| 7. Tempat ujian         | : Ruang Sidang Meja Hijau Fakultas Ekonomi UIR  |
| 8. Lulus Yudicium/Nilai | : <u>A-782</u>  |
| 9. Keterangan lain      | : Aman dan lancar.  |

PANITIA UJIAN

Ketua

Sekretaris

Dina Hidayat, SE., M.Si., Ak., CA  
Wakil Dekan Bidang Akademis

Sinta Yulyanti, SE., M.Ec.Dev  
Ketua Prodi Ekonomi Pembangunan

Dosen penguji :

1. Drs. M. Nur, MM
2. Dr. Hj. Ellyan Sastraningsih, SE., M.Si
3. M. Irfan Rosyadi, SE., ME

Notulen

1. Haugesti Diana SE, M.Ak

Pekanbaru, 20 Juli 2022

Diketahui  
Dekan,



Dina Hidayat, SE., M.Si., Ak., CA  
Kuasa No : 510/A-UIR/5-FEB/2022



**SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
Nomor : 732 / Kpts/FE-UIR/2022  
TENTANG PENETAPAN DOSEN PENGUJI SKRIPSI MAHASISWA  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS ISLAM RIAU**

**DEKAN FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS ISLAM RIAU**

- Menimbang** : 1. Bahwa untuk menyelesaikan studi Program Sarjana Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Islam Riau dilaksanakan ujian skripsi/oral komprehensif sebagai tugas akhir dan untuk itu perlu ditetapkan mahasiswa yang telah memenuhi syarat untuk ujian dimaksud serta dosen penguji.
2. Bahwa penetapan mahasiswa yang memenuhi syarat dan penguji mahasiswa yang bersangkutan perlu ditetapkan dengan surat keputusan Dekan.
- Mengingat** : 1. Undang-undang RI Nomor: 20 Tahun 2003 Tentang Sistem Pendidikan Nasional
2. Undang-undang RI Nomor: 14 Tahun 2005 Tentang Guru dan Dosen
3. Undang-undang RI Nomor: 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi.
4. Peraturan Pemerintah RI Nomor: 4 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi
5. Statuta Universitas Islam Riau Tahun 2018.
6. SK. Pimpinan YLPI Daerah Riau Nomor: 006/Skep/YLPI/II/1976 Tentang Peraturan Dasar Universitas Islam Riau.
7. Surat Keputusan BAN PT Depdiknas RI :
- a. Nomor : 2806/SK/BAN-PT/Akred/S/IX/2018, tentang Akreditasi Eko. Pembangunan
- b. Nomor : 2640/SK/BAN-PT/Akred/S/IX/2018, tentang Akreditasi Manajemen
- c. Nomor : 2635/SK/BAN-PT/Akred/S/IX/2018, tentang Akreditasi Akuntansi S1
- d. Nomor : 1036/SK/BAN-PT/Akred/Dipl-III/TV/2019, tentang Akreditasi D.3 Akuntansi.

**MEMUTUSKAN**

- Menetapkan** : 1. Mahasiswa Fakultas Ekonomi Universitas Islam Riau yang tersebut di bawah ini:


**N a m a** : Matus Mitrandi Sembiring  
**N P M** : 165111000  
**Program Studi** : Ekonomi Pembangunan S1  
**Judul skripsi** : Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pendapatan Masyarakat Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru – Minas

2. Penguji ujian skripsi/oral komprehensif mahasiswa tersebut terdiri dari:

NO	Nama	Pangkat/Golongan	Bidang Dituji	Jabatan
1	Dr. Firdaus AR, SE., M.Si, Ak., CA	Lektor Kepala, IV/a	Materi	Ketua
2	Dr. Zulhelmy, SE., M.Si, Ak., CA	Lektor Kepala, D/a	Sistematika	Sekretaris
3	Yolanda Pratarni, SE., M.Ak	Asisten Ahli, C/b	Methodologi	Anggota
4			Penyajian	Anggota
5			Bahasa	Anggota
6	Haugesti Diana, SE., M.Ak	Asisten Ahli C/b	-	Notulen
7			-	Saksi II
8			-	Notulen

3. Laporan hasil ujian serta berita acara telah disampaikan kepada pimpinan Universitas Islam Riau selambat-lambatnya 1 (satu) minggu setelah ujian dilaksanakan.
4. Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan dengan ketentuan bila terdapat kekeliruan akan segera diperbaiki sebagaimana mestinya.
- Kutipan : Disampaikan kepada yang bersangkutan untuk dapat dilaksanakan dengan sebaik-baiknya.

Ditetapkan di : Pekanbaru  
Tanggal : 20 Juli 2022

  
Dr. Eva Sunari, SE., MM., CRBC

Tembusan : Disampaikan pada :

1. Yth : Bapak Koordinator Kopertis Wilayah X di Padang
2. Yth : Bapak Rektor Universitas Islam Riau di Pekanbaru
3. Yth : Sdr. Kepala Biro Keuangan UIR di Pekanbaru
4. Yth : Sdr. Kepala BAAK UIR di Pekanbaru


**UNIVERSITAS ISLAM RIAU**  
**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS**

Alamat : Jalan Kaharuddin Nasution No 113 Marpoyan Pekanbaru Telp 647647


**BERITA ACARA SEMINAR HASIL PENELITIAN SKRIPSI**

Nama : Matius Mitrandi Sembiring  
 NPM : 165111000  
 Jurusan : Ekonomi Pembangunan / S1  
 Judul Skripsi : Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pendapatan Masyarakat Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru – Minas.  
 Hari/Tanggal : Rabu, 20 Juli 2022  
 Tempat : Ruang Sidang Fakultas Ekonomi UIR

**Dosen Pembimbing**

No	Nama	Tanda Tangan	Keterangan
1	Drs. M. Nur, MM		

**Dosen Pembahas / Penguji**

No	Nama	Tanda Tangan	Keterangan
1	Dr. Hj. Ellyan Sastraningsih, SE., M.Si		
2	M. Irfan Rosyadi, SE., ME		

**Hasil Seminar : \*)**

1. Lulus ( Total Nilai )
2. Lulus dengan perbaikan ( Total Nilai )
3. Tidak Lulus ( Total Nilai )



**Dina Hidayat, SE., M.Si., Ak., CA**  
Wakil Dekan I

Pekanbaru, 20 Juli 2022  
Ketua Prodi



**Sinta Yulyanti, SE., M.Ec.Dev**

\*) Coret yang tidak perlu



**UNIVERSITAS ISLAM RIAU**  
**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS**

Alamat : Jalan Kaharuddin Nst Km 11 No 113 Marpoyan Pekanbaru Telp 647647



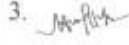
BERITA ACARA SEMINAR PROPOSAL

Nama : **Matius Mitrandi Sembiring**  
 NPM : **165111000**  
 Judul Proposal : **Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pendapatan Masyarakat : Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru – Minas.**  
 Pembimbing : **1. Drs. M. Nur, MM**  
 Hari/Tanggal Seminar : **Kamis 04 Juni 2021**

Hasil Seminar dirumuskan sebagai berikut :

1. Judul : Disetujui dirubah/perlu diseminarkan \*)
2. Permasalahan : Jelas/masih kabur/perlu dirumuskan kembali \*)
3. Tujuan Penelitian : Jelas/mengambang/perlu diperbaiki \*)
4. Hipotesa : Cukup tajam/perlu dipertajam/di perbaiki \*)
5. Variabel yang diteliti : Jelas/Kurang jelas \*)
6. Alat yang dipakai : Cocok/belum cocok/kurang \*)
7. Populasi dan sampel : Jelas/tidak jelas \*)
8. Cara pengambilan sampel : Jelas/tidak jelas \*)
9. Sumber data : Jelas/tidak jelas \*)
10. Cara memperoleh data : Jelas/tidak jelas \*)
11. Teknik pengolahan data : Jelas/tidak jelas \*)
12. Daftar kepustakaan : Cukup/belum cukup mendukung pemecahan masalah Penelitian \*)
13. Teknik penyusunan laporan : Telah sudah/belum memenuhi syarat \*)
14. Kesimpulan tim seminar : Perlu/tidak perlu diseminarkan kembali \*)

Demikianlah keputusan tim yang terdiri dari :

No	Nama	Jabatan pada Seminar	Tanda Tangan
1.	Drs. M. Nur, MM	Ketua	1. 
2.	Drs. H. Armis, M.Si	Anggota	2. 
3.	Hj. Nawarti Bustamam, SE., M.Si	Anggota	3. 

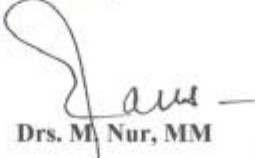
Coret yang tidak perlu

Mengetahui  
An. Dekan bidang Akademis

  
Dr. Hj. Ellyan Sastraningsih, SE., M.Si



Pekanbaru, 04 Juni 2021  
Sekretaris,

  
Drs. M. Nur, MM

**SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS ISLAM RIAU**  
**Nomor: 0004/Kpts/FE-UIR/2021**  
**TENTANG PENUNJUKAN DOSEN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA S1**  
**DEKAN FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS ISLAM RIAU**

- Membaca : Surat Penetapan Ketua Program Studi Ekonomi Pembangunan tanggal, 2021-01-05 Tentang Penunjukan Dosen Pembimbing Skripsi Mahasiswa
- Menimbang : Bahwa dalam membantu Mahasiswa untuk menyusun skripsi sehingga mendapat hasil yang baik, perlu ditunjuk dosen pembimbing yang akan memberikan bimbingan sepenuhnya terhadap Mahasiswa tersebut
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor : 20 Tahun 2003 Tentang Sistem Pendidikan Nasional  
 2. Undang-Undang Nomor : 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi  
 3. Peraturan Pemerintah Nomor : 4 Tahun 2014 Tentang Penyelenggara Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi  
 4. Statuta Universitas Islam Riau Tahun 2018  
 5. SK. Dewan Pimpinan YLPI Riau Nomor : 106/Kpts. A/YLPI/VI/2017 Tentang Pengangkatan Rektor Universitas Islam Riau Periode. 2017-2021  
 6. Peraturan Universitas Islam Riau Nomor : 001 Tahun 2018 Tentang Ketentuan Akademik Bidang Pendidikan Universitas Islam Riau.  
 7. SK. Rektor Universitas Islam Riau Nomor : 598/UIR/KPTS/2019 Tentang Pembimbing tugas akhir Mahasiswa Program Diploma dan Sarjana Universitas Islam Riau  
 a. Nomor: 510/A-UIR/4-1987

**MEMUTUSKAN**

- Menetapkan : 1. Mengangkat Saudara yang tersebut namanya dibawah ini sebagai pembimbing dalam penyusunan skripsi yaitu :

No.	Nama	Jabatan Fungsional	Keterangan
1.	Drs. M. Nur, MM.	Lektor kepala	Pembimbing

2. Mahasiswa yang dibimbing adalah :
- Nama : Matus Mitrandi Sembiring  
 N P M : 165111000  
 Jurusan/Jenjang Pendi. : Ekonomi Pembangunan  
 Judul Skripsi : Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pendapatan Masyarakat (Studi Kasus Pembangunan Jalan tol Pekanbaru - Minas)
3. Tugas Pembimbing berpedoman kepada Surat Keputusan Rektor Universitas Islam Riau Nomor : 598/UIR/KPTS/2019 Tentang Pembimbing Tugas Akhir Mahasiswa Program Diploma dan Sarjana Universitas Islam Riau.
4. Dalam pelaksana bimbingan supaya memperhatikan Usul dan Saran dari Forum Seminar Proposal, kepada Dosen pembimbing diberikan Honorarium sesuai dengan ketentuan yang berlaku di Universitas Islam Riau.
5. Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan, apabila terdapat kekeliruan dalam keputusan ini akan diadakan perbaikan kembali.
- Kutipan : disampaikan kepada Ybs untuk dilaksanakan sebaik-baiknya.

Ditetapkan di: Pekanbaru  
 Pada Tanggal: 05 Januari 2021  
 Dekan



Drs. Eva Sundari, SE., MM, C.R.B.C.

Tembusan : Disampaikan pada :

1. Kepada Yth. Ketua Program Studi EP, Manajemen dan Akuntansi
2. Arsip File : SK.Dekan Kml Haj



## LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

NAMA : MATIUS MITRANDI SEMBIRING  
TEMPAT/TGL LAHIR : MEDAN, 16 JANUARI 1997  
NPM : 165111000  
FAKULTAS : EKONOMI DAN BISNIS  
JURUSAN : EKONOMI PEMBANGUNAN  
JUDUL SKRIPSI : ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR  
TERHADAP PENDAPATAN MASYARAKAT : STUDI KASUS  
PEMBANGUNAN JALAN TOL PEKANBARU - MINAS

Dengan ini saya menyatakan bahwa Skripsi ini benar adalah murni dari hasil karya saya sendiri, bukan merupakan karya orang lain (bukan plagiat/duplikasi) dan sistematika penulisannya sudah mengikuti kaedah dari karya tulis ilmiah. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, dan apabila pernyataan ini tidak benar saya bersedia dituntut atau dihukum sesuai dengan ketentuan yang berlaku.



Pekanbaru, Agustus 2022  
yang Membuat Pernyataan

MATIUS MITRANDI SEMBIRING



**ABSTRAK****ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR  
TERHADAPPENDAPATAN MASYARAKAT : STUDI KASUS  
PEMBANGUNAN JALAN TOL PEKANBARU - MINAS****Oleh:****MATIUS MITRANDI SEMBIRING  
165111000**

*Tujuan penelitian ini untuk menganalisis untuk dapat mengetahui perbedaan kondisi pendapatan masyarakat di sepanjang ruas jalan lintas sumatera mulai dari Gerbang Tol Pekanbaru di Kelurahan Muara Fajar, Kecamatan Rumbai hingga Gerbang Tol Minas di Kecamatan Minas sebelum dan sesudah adanya pembangunan dan pengoperasian jalan tol Pekanbaru – Minas. Penelitian ini dilakukan Kelurahan Minas Jaya dan Kelurahan Muara Fajar. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara deskriptif terdapat perbedaan pendapatan masyarakat sebelum dan sesudah adanya jalan tol, namun setelah dianalisis secara mendalam dengan metode Paired T-test ditemukan bahwa tidak terdapat perbedaan signifikan dalam hal pendapatan antara sebelum dan sesudah adanya jalan tol ruas Pekanbaru-Minas.*

**Kata Kunci:** Pendapatan, Jalan Tol, Minas, Uji Beda

**ABSTRACT****ANALYSIS OF THE INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IMPACT ON  
COMMUNITY INCOME: A CASE STUDY OF PEKANBARU - MINAS TOLL  
ROAD****By:****MATIUS MITRANDI SEMBIRING****165111000**

*The purpose of this study is to analyze the differences in the income conditions of the people along the Sumatran highway, starting from the Pekanbaru Toll Gate in Muara Fajar Village, Rumbai District to Minas Toll Gate in Minas District before and after the construction and operation of the Pekanbaru - Minas toll road. This research was conducted in Minas Jaya Village and Muara Fajar Village. The results showed that descriptively there was a difference in people's income before and after the existence of the toll road, but after an in-depth analysis using the Paired T-test method it was found that there was no significant difference in income between before and after the Pekanbaru-Minas toll road.*

*Keywords: Income, Toll Road, Minas, Paired T-test*

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis ucapkan atas ke Hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena telah melimpahkan rahmat, berkah, kasih sayang dan juga karunia-Nya kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TERHADAP PENDAPATAN MASYARAKAT : STUDI KASUS PEMBANGUNAN JALAN TOL PEKANBARU - MINAS”. Skripsi ini tidak terlepas dari bantuan semua pihak, doa, motivasi, serta bimbingan. Banyak kendala dan tantangan yang penulis hadapi serta begitu banyak pula pihak yang turut membantu dalam penyelesaian skripsi ini. Untuk itu, penulis juga mengucapkan rasa terimakasih yang begitu dalam kepada :

1. Bapak Prof. H. Syafrinaldi SH, MCL, selaku Rektor Universitas Islam Riau.
2. Bapak DR. Eva Sundari, SE , MM, CRBC, selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Riau.
3. Bapak M. Nur, SE., MM., selaku Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Riau.
4. Bapak M. Nur, SE., MM., selaku Dosen Pembimbing yang senantiasa membantu, membimbing, dan meluangkan waktu dan tenaganya kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini. Terimakasih atas ilmu yang bermanfaat dan solusi atas setiap permasalahan dalam penulisan skripsi.
5. Ibu DR. Ellyan Sastraningsih, M.Si dan Bapak Drs. Armis, M.Si



selaku Dosen Penguji yang telah memberi bimbingan dan arahan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

6. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Riau yang telah memberikan ilmu dan didikannya yang sangat berharga kepada penulis selama menuntut ilmu di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Riau
7. Para Staff Administrasi (Tata Usaha) dan Perpustakaan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Riau serta Perpustakaan Fakultas Islam Riau
8. Kedua Orangtua Ayahanda Alm. Ir. Sabar Sembiring dan Ibunda Mulianna br Sitepu, terima kasih tak terhingga atas kebaikan hati yang tak terhingga dari kecil sampai sekarang.
9. Kakak dan Abang Penulis, Elsaria Karsana br Sembiring, Rasinta Arnando Sembiring, & Darmenta Barus yang telah memberi semangat dan telah mendoakan penulis untuk dapat menyelesaikan studi dan penelitian akhir skripsi ini
10. Semua pihak yang terlibat dalam membantu penulis didalam menyelesaikan skripsi ini, yang tidak bisa disebutkan satu persatu.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menyadari akan kekurangan dan kesilapan dalam penyusunan skripsi ini. Oleh karena itu, penulis mengharapkan sekali kritik dan saran agar dikemudian hari penulis skripsi ini semakin baik. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat dan memberikan pengetahuan di

bidang ekonomi pembangunan bagi kita semua dan terutama bagi penulis sendiri.

Pekanbaru, Juli 2022

Matius Mitrandi Sembiring



Dokumen ini adalah Arsip Miik :  
**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

## DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK .....	xi
KATA PENGANTAR .....	xii
DAFTAR ISI .....	xvi
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang Masalah .....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	4
1.3 Tujuan Penelitian.....	5
1.4 Manfaat Penelitian.....	5
1.5 Sistematika Penulisan.....	5
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN HIPOTESIS</b>	
2.1 Tinjauan Pustaka.....	8
2.1.1 Teori Pembangunan Ekonomi Klasik .....	8
2.1.2 Teori Pembangunan W W Rostow .....	8
2.1.3 Teori Pembangunan Infrastruktur.....	10
2.1.4. Pembangunan Jalan.....	11
2.1.5 Pembangunan Jalan Tol.....	12
2.1.6 Pengertian Pendapatan.....	15
2.1.7 Jenis Pendapatan.....	18
2.1.8 Tingkat Pendapatan.....	18
2.1.9 Distribusi Pendapatan .....	20
2.1.10 Proses Terjadinya Pendapatan.....	21
2.1.11 Teori Pertumbuhan Ekonomi Jalan Raya .....	21
2.1.12 Teori Dampak .....	25
2.2 Penelitian Terdahulu.....	27
2.3 Hipotesis .....	28



### BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Lokasi Penelitian .....	29
3.2 Populasi dan Sampel.....	30
3.3 Sumber Data .....	32
3.4 Teknik Pengumpulan Data .....	32
3.4.1 Observasi.....	32
3.4.2 Angket.....	33
3.5 Definisi Variabel.....	33
3.6 Metode Analisis Data .....	33
3.6.1 Uji Normalitas.....	33
3.6.2 Uji Beda/Uji T.....	34
3.6.3 Koefisien Determinasi.....	34

### BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian.....	35
4.1.1 Kelurahan Muara Fajar Timur .....	35
4.1.2 Kelurahan Minas Jaya .....	36
4.1.3 Jalan Tol Pekanbaru-Minas.....	38
4.2 Karakteristik Sampel .....	39
4.2.1 Berdasarkan Jenis Kelamin.....	39
4.2.2 Berdasarkan Umur .....	40
4.2.3 Berdasarkan Tingkat Pendidikan .....	40
4.3 Perubahan Jenis Usaha/Pekerjaan.....	41
4.4 Perubahan Tingkat Pendapatan.....	42
4.5 Kemudahan dalam Memperoleh Pendapatan .....	42
4.6 Hasil Uji Beda.....	43
4.6.1 Hasil Uji Normalitas .....	43
4.6.2 Hasil Uji Beda dengan <i>Paired Sample T Test</i> .....	44
4.7 Analisa Dampak Pembangunan Tol Pekanbaru-Minas Terhadap Pendapatan Masyarakat .....	46

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan..... 49

5.2 Saran ..... 49

DAFTAR PUSTAKA..... 51



Dokumen ini adalah Arsip Miik :  
**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Rute dan Jalur Jalan Tol Pekanbaru - Dumai.....	2
Tabel 1.2	Penduduk Kecamatan Minas Berdasarkan Jenis Pekerjaan .....	4
Tabel 2.1	Daftar Penelitian Terdahulu.....	27
Tabel 3.1	Populasi dan Sampel Penelitian.....	31
Tabel 4.1	Penduduk Kelurahan Muara Fajar Berdasarkan Jenis Kelamin .....	35
Tabel 4.2	Klasifikasi Penduduk Kecamatan Minas Menurut Umur .....	37
Tabel 4.3	Klasifikasi Penduduk Kecamatan Minas Berdasarkan Pekerjaan.....	38
Tabel 4.4	Rute dan Jalur Tol Pekanbaru - Dumai .....	38
Tabel 4.5	Klasifikasi Sampel Berdasarkan Jenis Kelamin.....	40
Tabel 4.6	Klasifikasi Sampel Berdasarkan Umur .....	40
Tabel 4.7	Klasifikasi Sampel Berdasarkan Tingkat Pendidikan.....	41
Tabel 4.8	Klasifikasi Sampel Berdasarkan Perubahan Jenis Pekerjaan.....	41
Tabel 4.9	Hasil Pengamatan Mengenai Pendapatan Responden .....	42
Tabel 4.10	Hasil Pengamatan Mengenai Kemudahan Pendapatan .....	43
Tabel 4.11	Output Hasil Uji Normalitas dengan Software SPSS 26 .....	44
Tabel 4.12	Output Hasil Uji Deskriptif dengan Software SPSS 26.....	45
Tabel 4.13	Output Hasil Uji Korelasi dengan Software SPSS 26 .....	45
Tabel 4.14	Output Hasil Uji Beda dengan Software SPSS 26.....	46



**DAFTAR GAMBAR**

Gambar 4.1 Peta Wilayah Kelurahan Muara Fajar ..... 36  
Gambar 4.2 Peta Wilayah Kecamatan Minas ..... 37



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Daftar Pertanyaan Kuisisioner dan Angket.....	53
Lampiran 2. Tabulasi Data Kuisisioner dan Angket.....	56
Lampiran 3. Dokumentasi Penelitian.....	58



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang Masalah

Infrastruktur didefinisikan sebagai sarana dan prasarana yang mendukung adanya suatu struktur. Artinya, infrastruktur dibuat adalah untuk mendukung kinerja dan keberadaan suatu struktur. Istilah umumnya merujuk kepada hal infrastruktur teknis atau fisik yang mendukung jaringan struktur misalnya fasilitas berupa: jalan, jembatan, air bersih, bandara, kanal, waduk, irigasi, tanggul, bandar udara, pelabuhan, jaringan kelistrikan, jaringan telekomunikasi dan lain-lain. Infrastruktur jalan merupakan salah satu yang mempunyai peranan sangat penting dalam mendukung pembangunan ekonomi, sosial – budaya, kesatuan dan persatuan dan menghubungkan proses distribusi dari produsen, pasar dan konsumen.

Pembangunan infrastruktur jalan menjadi salah satu aspek penunjang keberhasilan pembangunan karena berperan vital dalam sarana distribusi barang, logistic dan mobilitas manusia sehingga sangat vital keberadaan akses dan konektivitas jalan yang memadai untuk mempermudah proses distribusi dan mobilitas manusia. Pembangunan infrastruktur jalan memang membawa dampak yang positif di antaranya (Kementrian Pekerjaan Umum RI, 2010):

1. Memangkas waktu tempuh dan konektivitas antar Kota/Kabupaten,
2. Kenaikan harga tanah di sekitar pembangunan infrastruktur jalan.



- Mengurangi kepadatan penduduk di sekitar Kota/Kabupaten dikarenakan sudah mengalami banyak kemajuan.

Meskipun membawa dampak positif, pembangunan infrastruktur jalan juga membawa dampak negatif di antaranya (Kementerian Pekerjaan Umum RI, 2010):

- Berkurangnya lahan produktif untuk pertanian, perkebunan dan areal hijau
- Kerusakan ekosistem dan lingkungan hidup di sekitar pembangunan infrastruktur jalan.

Salah satu infrastruktur jalan yang memberikan kemudahan akses adalah dengan ketersediaan jalan tol. Keberadaan jalan tol serta merta akan memberi dampak positif bagi kelangsungan perekonomian antar Kabupaten/Kota di Provinsi di pulau Sumatera, khususnya di Provinsi Riau.

Jalan tol Trans Sumatera adalah jaringan jalan tol sepanjang 2.818 km di Indonesia, yang direncanakan menghubungkan kota-kota di pulau Sumatera dari Lampung hingga Aceh. Jalan tol ini diperkirakan akan menelan dana 150 triliun rupiah. Proyek jalan Tol Pekanbaru Dumai sepanjang 131,5 KM yang merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS), terbagi atas beberapa seksi yakni:

**Tabel 1.1.** Rute dan Jalur Jalan Tol Pekanbaru-Dumai

Rute	Nama IC/Junction	Panjang (km)
Seksi 1	Pekanbaru - IC Minas	9,20
Seksi 2	Minas – Kandis Selatan	23,60
Seksi 3	Kandis Selatan – Kandis Utara	17,45
Seksi 4	Kandis Utara – Pinggir	28,95
Seksi 5	Pinggir – Bhatin Solapan	27,23
Seksi 6	Bathin Solapan - Dumai	25,05
<b>Total</b>		<b>131,45</b>

Ruas tol ini akan menghubungkan Kota Pekanbaru (Ibukota Provinsi Riau) dengan Kota Dumai. Dengan potensi pengembangan agrobisnis serta status Dumai sebagai kota yang memiliki industri Perminyakan yang maju, ruas ini diharapkan dapat terus mendukung pengembangan sektor industri tersebut.

Ruas tol Pekanbaru – Minas sebagai bagian dari ruas tol Pekanbaru - Dumai memiliki panjang 9 Km yang menghubungkan Kota Pekanbaru dengan Kabupaten Siak. Ruas tol ini memotong dan bersinggungan langsung dengan ruas jalan lintas sumatera yang banyak dilalui oleh kendaraan pribadi, umum dan juga truk pengangkut logistik. Dengan adanya pembangunan dan pengoperasian ruas tol Pekanbaru – Minas membawa dampak positif dan negatif. Di satu sisi pembangunan ruas tol ini memudahkan mobilitas dan mempercepat penyaluran logistik antardaerah juga menyerap cukup banyak tenaga kerja baik untuk pembangunan dan pengoperasian jalan tol, namun di sisi lain, terdapat dampak yang memberatkan masyarakat khususnya untuk pelaku usaha di sepanjang ruas jalan lintas yang dipotong oleh ruas jalan tol yang selama ini menggantungkan usahanya pada pengguna jalan lintas Sumatera .

Seperti yang dilansir dari artikel di media elektronik Tempo edisi Desember 2020, memuat tentang bagaimana kondisi pelaku usaha yang berada di sepanjang jalan lintas Sumatera di Kecamatan Minas yang mengaku merasakan dampak berkurangnya pendapatan dari usaha yang mereka jalankandikarenakan sepi pengguna jalan lintas, bahkan terdapat beberapa pelaku usaha khususnya usaha rumah makan, bengkel dan UMKM yang terpaksa gulung tikar dan beralih ke profesi lain akibat

kehilangan pelanggan sebagai dampak dari sepiya pengguna jalan lintas sumatera semenjak pengoperasian ruas tol Pekanbaru – Minas.

Berdasarkan faktor jenis pekerjaannya, penduduk Kelurahan Minas Jaya diklasifikasikan sebagai berikut:

**Tabel. 1.2.** Penduduk Kecamatan Minas Berdasarkan Jenis Pekerjaan

No	Jenis Pekerjaan	Jumlah (Jiwa)
1	Pegawai Negeri Sipil	114
2	TNI – POLRI	24
3	Swasta	3.208
4	Buruh	286
5	Petani	318
6	Tidak Bekerja	10.250
<b>Total</b>		<b>131,48</b>

Sumber : Dokumentasi Kelurahan Minas Jaya 2021

Berdasarkan permasalahan yang dijelaskan pada latar belakang diatas maka penulis tertarik mengangkat penelitian dengan judul “ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TERHADAP PENDAPATAN MASYARAKAT : STUDI KASUS PEMBANGUNAN JALAN TOL PEKANBARU – MINAS”

## 1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka permasalahan yang penulis angkat dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana perbandingan nilai pendapatan masyarakat khususnya bidang usaha dari pintu masuk jalan tol Pekanbaru di Kelurahan Muara Fajar Kecamatan Rumbai hingga Gerbang Tol Minas di Kecamatan Minas



sebelum dan sesudah adanya pembangunan dan pengoperasian jalan tol Permai.

### **1.3. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah, maka tujuan yang dapat diambil dari penelitian ini adalah untuk dapat mengetahui perbandingan pendapatan masyarakat di sepanjang ruas jalan lintas Sumatera mulai dari Gerbang Tol Pekanbaru di Kelurahan Muara Fajar, Kecamatan Rumbai hingga Gerbang Tol Minas di Kecamatan Minas sebelum dan sesudah adanya pembangunan dan pengoperasian jalan tol Permai.

### **1.4. Manfaat Penelitian**

Adapun beberapa hal yang menjadi manfaat dari penelitian ini antara lain:

1. Mengetahui ada atau tidaknya perbedaan pendapatan masyarakat dari gerbang tol Pekanbaru di Kelurahan Muara Fajar sampai dengan gerbang tol Minas di Kelurahan Minas Jaya, Kecamatan Minas Kabupaten Siak sebelum dan sesudah beroperasinya Jalan Tol Pekanbaru - Minas.
2. Memberikan edukasi kepada masyarakat mengenai pengaruh pembangunan jalan tol terhadap kondisi sosial-ekonomi masyarakat sekitar jalan tol terkhusus terhadap indikator pendapatan masyarakat.
3. Sebagai referensi untuk penelitian atau kajian lain yang terkait dengan pembangunan infrastruktur jalan tol khususnya jalan tol Pekanbaru - Minas.

### **1.5. Sistematika Penulisan**

Untuk memudahkan penulisan proposal ini, maka penulis membaginya dalam tiga bab dimana pada masing-masing yang kesemuanya

merupakan suatu ke satuan yang saling berhubungan dalam kerangka tulisan sebagai berikut:

**BAB I : PENDAHULUAN**

Merupakan bab pendahuluan yang berisikan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

**BAB II : TINJAUAN PUSTAKA DAN HIPOTESIS**

Merupakan suatu tinjauan pustaka, petunjuk teori-teori yang melandasi penulisan penelitian serta penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian ini.

**BAB III : METODOLOGI PENELITIAN**

Berisi Uraian metode penelitian yang meliputi lokasi penelitian, populasi dan sampel, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, definisi variabel, metode analisis data dan hipotesis.

**BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Merupakan bab yang berisi uraian tentang gambaran umum lokasi penelitian, hasil penelitian dan data-data olahan yang diperoleh dari hasil pengamatan, dan pengumpulan data, serta Analisa data dengan menggunakan *software* SPSS untuk diperoleh suatu informasi mengenai data yang dikumpulkan.

**BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN**

Berisi pokok-pokok kesimpulan yang dapat diambil dari hasil penelitian dan Analisa data serta berisi saran dan masukan penulis bagi objek penelitian dan juga untuk peneliti selanjutnya.





## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA DAN HIPOTESA

#### 2.1. Tinjauan Pustaka

##### 2.1.1. Teori Pembangunan Ekonomi Klasik

Pembangunan merupakan sesuatu fenomena ekonomi yang dalam prosesnya menuntut untuk dapat membawa masyarakat melampaui pemenuhan materi serta aspek- aspek keuangan dari kehidupan tiap harinya. Tidak hanya itu pembangunan dapat berdampak mengubah perilaku serta metode pandang hidup, dalam berbagai permasalahan dalam kasus adat-istiadat, keyakinan, dan pola hidup yang terdapat dalam kehidupan warga bersangkutan. Secara singkat, konsep pembangunan bisa di artikan dalam konteks nasional, namun jangkauannya yang luas mengharuskan untuk diadakan penyesuaian mendasar atas sistem ekonomi serta sosial internasional.

##### 2.1.2. Teori Pembangunan menurut W.W Rostow

Profesor W. W Rostow membuat distingsi antara zona tradisional dan zona kapitalis modern, dikenal dengan istilah *less developed* untuk menggambarkan keadaan dimana negara masih mengandalkan sektor tradisional dan istilah *more developed* untuk menggambarkan keadaan negara sudah sampai pada tahapan industrialisasi yang mengandalkan zona kapitalis modern.

Dalam hal pra-kondisi untuk memacu tingkat perekonomian suatu negara, penekanannya adalah kesinambungan pada proses masyarakat bergerak dari satu sesi ke sesi yang lain. Tahapan ini ditafsirkan untuk mengenali dan menganalisa penyebab kritis-strategis yang dianggap mengangkat keadaan yang cukup serta perlu untuk perubahan dan transisi pada tahapan baru yang bermutu.

Secara dasar, teori ini mempunyai sifat unlinier dan universal serta permanen. Proses perkembangan ekonomi suatu negara dalam teori ini dibagi menjadi lima tahap yaitu:

1. Masyarakat Tradisional

Dalam suatu masyarakat tradisional, tingkat produktivitas per pekerja masih rendah, oleh karena itu sebagian besar sumberdaya masyarakat digunakan untuk sektor pertanian.

2. Prasyarat Tinggal Landas

Tahap ini didefinisikan sebagai suatu masa transisi dimana masyarakat mempersiapkan dirinya untuk mencapai pertumbuhan atas kekuatan sendiri (*self sustained growth*). Ciri-cirinya dan upayanya:

- a. Tingkatan investasi di sektor infrastruktur/prasarana terutama transportasi.
- b. Perubahan di bidang pertanian untuk pemenuhan kebutuhan dan kenaikan permintaan penduduk
- c. Ekspansi impor, termasuk impor dana awal oleh cost produksi yang efisien dan pemasaran sumber dari alam untuk ekspor.

3. Tinggal Landas

Tahap tinggal landas sebagai perubahan di bidang industri yang

berhubungan dengan perubahan cara-cara produksi dan diartikan sebagai tiga keadaan yang saling berikatan.

#### 4. Dewasa

Tahap menuju kedewasaan di tandai dengan penerapan teknologi modern secara efektif terhadap sumberdaya yang dimiliki. Pada tahap ini terdapat tiga perubahan yang penting:

- a. Tenaga kerja bertransformasi menjadi lebih baik.
- b. Transformasi karakter dari pengusaha dari pekerja keras dan kasar menjadi efisien yang halus dan sopan.
- c. Masyarakat yang bosan terhadap industrialisasi dan mengharapkan perubahan.

#### 5. Konsumsi Tinggi/Massal

Tahap ini menjadi tahapan akhir yang ditandai dengan pergerakan dan perpindahan secara besar-besaran dari masyarakat yang tinggal di pusat kota ke wilayah pinggiran kota yang disebabkan oleh pusat kota dijadikan sebagai tempat untuk mencari dan memperoleh penghasilan.

### 2.1.3. Teori Pembangunan Infrastruktur

Pengertian Infrastruktur, menurut American Public Works Association (Stone,1974 dalam Kodoatie, R.J.,2005) infrastruktur adalah fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen-agen publik untuk fungsifungsi pemerintahan dalam penyediaan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan-pelayanan similar untuk memfasilitasi tujuan-tujuan sosial dan ekonomi. Berdasarkan pengertian infrastruktur tersebut maka infrastruktur merupakan sistem fisik yang dibutuhkan untuk



memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi. Secara teknik, pengertian infrastruktur dijelaskan sebagai aset fisik yang dirancang dalam sistem sehingga memberikan pelayanan publik yang penting. Oleh karena itu, infrastruktur merupakan bagian-bagian berupa sarana dan prasarana (jaringan) yang tidak terpisahkan satu sama lain yang didefinisikan dalam suatu sistem. Pengertian Infrastruktur, menurut Grigg (1988) infrastruktur merupakan sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan gedung dan fasilitas publik lainnya, yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia baik kebutuhan sosial maupun kebutuhan ekonomi.

#### **2.1.4. Pembangunan Jalan**

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel (UU No.38 Tahun 2004). Jalan diklasifikasikan menjadi beberapa jenis, yaitu:

1. Jalan umum, yaitu jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum
2. Jalan khusus, yaitu jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri.
3. Jalan tol, yaitu jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol.

Pada UU No. 38 Tahun 2004, jalan umum dikelompokkan berdasarkan sistem, fungsi, status dan kelas jalan. Untuk pengelompokan jalan umum berdasarkan

sistem dibagi dua menjadi sistem jaringan jalan primer dan sekunder. Sedangkan jalan umum yang dikelompokkan berdasarkan fungsinya dibagi menjadi jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan. Untuk jalan umum menurut statusnya dikelompokkan menjadi jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota dan jalan desa. Jalan umum dikelompokkan menurut kelasnya adalah jalan bebas hambatan, jalan raya, jalan sedang dan jalan kecil.

#### **2.1.5. Pembangunan Jalan Tol**

Jalan tol atau yang bisa disebut juga dengan jalan bebas hambatan merupakan salah satu cara pemerintah untuk agar dapat mewujudkan pembangunan secara merata dan sebagai salah satu cara agar mempercepat pelayanan pengiriman jasa distribusi dan para pengguna jalan tol pun harus membayar sejumlah uang agar bisa menggunakan jalan tersebut. Adapun pengertian jalan tol berdasarkan pada PP No. 15 Tahun 2005 tentang jalan, “jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian dari sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol”.<sup>14</sup> Pengertian Tol menurut Peraturan Pemerintah tersebut adalah sejumlah uang tertentu yang dibayarkan untuk pembangunan jalan tol.

Jalan tol adalah jalan umum yang kepada pemakainya dikenakan kewajiban membayar tol dan merupakan jalan alternatif lintas jalan umum yang telah ada. Jalan tol diselenggarakan dengan maksud untuk mempercepat pewujudan jaringan jalan dengan sebagian atau seluruh pendanaan berasal dari pengguna jalan untuk meringankan beban pemerintah. Jalan tol diselenggarakan dengan tujuan meningkatkan efisien pelayanan jasa distribusi

guna menunjukkan pertumbuhan ekonomi dengan perkembangan wilayah dengan memperhatikan rencana induk jaringan jalan.

Terdapat beberapa cara untuk mendefinisikan waktu pelayanan, hal itu tergantung kepada apa yang sedang dilayani. Pelayanan berarti memberikan suatu kepuasan bagi si penerima jasa yang diberikan kepada pemberi jasa. Waktu pelayanan adalah waktu yang diberikan dalam melayani penerima jasa secara efektif dan efisien, dengan waktu cepat dan tepat penerima jasa akan merasa puas.

Pertambahan volume lalu lintas yang memakai jalan tol akan menuntut pelayanan yang handal dari pemakai jalan tol tersebut sebagai 3 imbalan dari sejumlah pembayaran tol yang mereka berikan. Target yang menjadi sasaran pelayanan jasa jalan tol terhadap pemakai jasa adalah kelancaran, keamanan dan kenyamanan. Untuk dapat mencapai sasaran tersebut, ditetapkan sebagai tolak ukur operasionalnya adalah berupa waktu pelayanan di gardu, waktu tempuh jalan tol, tingkat kelancaran, tingkat fasilitas, tingkat keluhan pelanggan dan standar kerataan jalan.

Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol adalah ukuran jenis dan mutu pelayanan dasar yang harus dicapai dalam pelaksanaan penyelenggaraan jalan tol. Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 16/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol yang mencakup substansi pelayanan:

1. Kondisi Jalan Tol
2. Kecepatan tempuh rata – rata
3. Aksesibilitas
4. Mobilitas



5. Keselamatan
6. Unit pertolongan/penyelamatan dan bantuan pelayanan
7. Lingkungan; dan
8. Tempat Istirahat, dan Tempat Istirahat Pelayanan

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 15 Tahun 2005, jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar, penyelenggaraan jalan tol bertujuan untuk meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi, terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya.

Berdasarkan Undang-undang No. 38/2004 tentang Jalan, dinyatakan bahwa wewenang penyelenggaraan jalan tol berada pada pemerintah yang meliputi pengaturan, pembinaan, pengusahaan, dan pengawasan.

Pengusahaan jalan tol dilaksanakan dengan maksud untuk mempercepat perwujudan jaringan jalan bebas hambatan sebagai bagian dari jaringan jalan nasional dan dilakukan oleh Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah atau Badan Usaha Milik Swasta.

Pemerintah melaksanakan pengadaan lahan untuk pembangunan jalan tol bagi kepentingan umum dengan menggunakan dana yang berasal dari pemerintah atau badan usaha. Investasi dengan pembangunan jalan tol baru akan menyediakan transportasi yang lebih efisien dan memacu investasi sektor lain yang akan mempercepat pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan.

Adapun tujuan dan manfaat strategis pembangunan jalan tol diantaranya adalah sebagai berikut:

- a. Pembukaan lapangan kerja dalam skala besar.
- b. Peningkatan penggunaan sumber daya dalam negeri.
- c. Mendorong kembalinya fungsi intermediasi perbankan ke sektor investasi produktif demi terciptanya pertumbuhan ekonomi yang berkesinambungan.
- d. Meningkatkan kegiatan ekonomi di daerah yang dilalui jalan tol sebagai pendorong meningkatnya Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) dan memperlancar ekspor.
- e. Memacu kebangkitan sektor riil dengan menciptakan efek multiplier bagi perekonomian nasional.

Berdasarkan penjelasan peraturan di atas dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tol memiliki tujuan agar terciptanya pemerataan pembangunan dan dapat meningkatkan pertumbuhan bisa dalam bidang ekonomi maupun sosial.

#### **2.1.6. Pengertian Pendapatan**

Dalam kajian ekonomi, pendapatan didefinisikan sebagai balas jasa atas dasar penggunaan unsur produksi yang dimiliki oleh sektor baik itu rumah tangga maupun perusahaan yang dapat berupa gaji, upah, biaya sewa, bunga, keuntungan dan profit. Pendapatan memiliki pengaruh yang sangat signifikan untuk kelangsungan suatu perusahaan, dengan asumsi bahwa semakin besar pendapatan yang diperoleh oleh perusahaan maka semakin besar kesanggupan untuk mendukung, menjalankan dan sumber biaya dari segala pengeluaran dan kegiatan produksi, penjualan, dan pemasaran yang akan dilakukan.

Dikaji dari segi bisnis, pendapatan diartikan sebagai sejumlah uang yang diperoleh oleh perusahaan dari kegiatan yang dilakukannya, kebanyakan dari penjualan produk atau jasa kepada konsumen, sementara bagi investor pendapatan kurang penting bilamana dibandingkan dengan keuntungan/profit yang diartikan sebagai sejumlah uang yang diterima setelah dipotong dengan pengeluaran untuk kegiatan produksi.

Adapun pengertian-pengertian atau definisi menurut para ahli adalah sebagai berikut :

- a. Pendapatan adalah suatu pertambahan aset yang mengakibatkan bertambah nya *owner aquality*,tetapi bukan karena pendapatan modal dari pemilik nya dan juga bukan juga bukan merupakan pertambahan aset yang disebabkan karena bertambah nya *lealibilites*
- b. Dalam teori akuntansi bahwa pendapatan adalah (*revenue*) dapat di difinisikan secara umum sebagai hasil dari suatu perusahaan.hal itu biasa nya di ukur dalam satuan harga pertukaran yang berlaku. Pendapatan di akui setelah kejadian penting atau setelah proses penjualan yang di selesaikan.
- c. Yang di maksud pendapatan ialah masuk atau kenaikan lain aktiva suatu badan atau pelunasan utangnya kombinasi keduanya selama satu jasa,atau kegiatan lain yang merupakan kegiatan utama pada unit usaha.
- d. Besarnya pendapatan yang akan diperoleh dari kegiatan usaha tani tergantung dari berbagai faktor yang mempengaruhinya seperti luas lahan,tingkat produksi, dan efisiensi penggunaan tenaga kerja.
- e. Penghasilan atau pendapatan keluarga akan dihitung sebagai segala bentuk balas jasa atas sumbangan seseorang terhadap proses produksi



konkritnya sebagai berikut:

1. Usaha sendiri (wirasuasta) seperti berdagang
  2. Bekerja pada orang lain seperti bekerja di perusahaan
  3. Hasil dari milik seperti mempunyai sawah/ pertanian
- f. Pendapatan menjadi salah satu ukuran untuk menentukan tingkat kesejahteraan suatu individu atau suatu negara, dimana bila pendapatan rendah maka individu/negara tersebut disebut miskin, kemiskinan lazim dituliskan sebagai tidak mencukupinya pendapatan untuk memenuhi kebutuhan pokok. Kelompok ini dikatakan berada di bawah garis kemiskinan bila pendapatan dinyatakan gagal untuk memenuhi kebutuhan yang pokok suatu individu/negara mencakup kebutuhan pangan, pakaian ,dan tempat tinggal.
- g. Pendapatan nasional merupakan nilai produksi barang-barang dan jasa yang diciptakan dalam suatu perekonomian dalam masa waktu satu tahun.
- h. Pendapatan seseorang berubah-ubah dari waktu ke waktu sesuai dengan kemampuan mereka , oleh sebab itu dengan berubahnya pendapatan seseorang maka akan berubah pula besarnya pengeluarannya mereka untuk mengonsumsi suatu barang. Maka kesejahteraan di keluarga akan membaik kita akan mampu memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari dan menyekolahkan anaknya dengan tingkat perguruan tinggi.
- i. Pendapatan sangat mempengaruhi terhadap tingkat kesejahteraan suatu keluarga . apabila pendapatan besar atau tinggi maka kehidupan

akan sejahtera maka dari itu kita sebagai makhluk yang di ciptakan ALLAH SWT dengan kesempurnaan yang dimiliki kita harus bisa memaksimalkan potensi yang ada pada diri kita agar bisa memanfaatkan sumberdaya manusia (SDM) dan sumber daya alam (SDA) agar bisa dikelola manusia.

### **2.1.7. Jenis Pendapatan**

Menurut Iman Santoso (2010) dalam bukunya, pendapatan nasional merupakan produk nasional (GNP) dapat pula diartikan sebagai produk nasional bersih (NNP). Namun, untuk membedakan keduanya, penyebutan pendapatan nasional ditujukan pada produk nasional netto (NNP).

Jenis pendapatan lain adalah pendapatan pribadi dan pendapatan disonsibel. Sukirno (2012) mendefinisikan pendapatan pribadi diartikan sebagai seluruh aspek pendapatan yang didapat tanpa harus memberikan suatu apapun yang diterima oleh penduduk suatu negara. Adapun pendapatan disponsibel didefinisikan sebagai pendapatan yang menjadi hak produk yang dapat dibelanjakan tanpa tanggungan yang menjadi kewajibannya (atau singkatnya sering disebut sebagai pendapatan yang siap untuk dibelanjakan).

### **2.1.8. Tingkat Pendapatan**

Pendapatan menurut Suroto (2000) adalah keseluruhan penerimaan baik berupa uang maupun berupa barang yang berasal dari pihak lain maupun hasil industri yang dinilai atas dasar sejumlah uang dari harta yang berlaku saat itu. Pendapatan merupakan sumber penghasilan seseorang

untuk memenuhi kebutuhan harian dan memiliki arti penting untuk kelangsungan hidup suatu individu secara langsung mau pun tidak langsung.

Dalam kajian ekonomi, pendapatan diartikan sebagai suatu nilai maksimal yang mampu dikonsumsi dalam suatu jangka waktu dengan mengharapkan keadaan yang sama pada akhir jangka waktu seperti kondisi awal. Definisi ini menutup kemungkinan perubahan lebih dari total aset badan usaha pada awal tahapan dan menekankan pada jumlah nilai statis pada akhir tahapan. Singkatnya, pendapatan diartikan sebagai jumlah kenaikan aset pada awal tahapan diakumulasikan dengan hasil perolehan selama satu tahapan, bukan hanya dikonsumsi.

Pendapatan juga menjadi suatu unsur yang harus dipertimbangkan dalam melakukan suatu usaha karena dalam menjalankan suatu usaha tentu perlu dianalisa nilai atau jumlah pendapatan yang dihasilkan selama melakukan kegiatan usaha, besarnya pendapatan akan berbanding lurus dengan kemampuan usaha untuk membiayai segala pengeluaran dan kegiatan yang akan dilakukan.

Definisi lain dari pendapatan adapt dikatakan sebagai jumlah penghasilan yang didapat atas hasil pekerjaan yang dihitung dalam suatu satuan waktu. Pendapatan seseorang dapat berubah-ubah dari waktu ke waktu sesuai dengan kemampuan mereka. Berubahnya pendapatan seseorang maka ikut mengubah besarnya pengeluaran mereka untuk mengkonsumsi suatu barang atau jasa.

Sedangkan menurut Jaya (2011) dalam tulisanya, pendapatan atau disebut juga *income* dari seorang individu adalah hasil penjualan dari unsur-unsur produksi yang dimilikinya pada sektor produksi. Sektor produksi ini



membeli unsur-unsur produksi tersebut untuk digunakan sebagai baku proses produksi berdasarkan harga yang berlaku di pasar. Harga faktor produksi di pasar faktor produksi (seperti halnya juga untuk barang-barang di pasar barang) ditentukan oleh tarik-menarik antara penawaran dan permintaan suatu barang.

### 2.1.9. Distribusi Pendapatan

Menurut Irma Adelman dan Cynthia Taft Morris (1973) terdapat 8 penyebab ketidakmerataan distribusi pendapatan di negara sedang berkembang, antara lain yaitu:

- a. Laju pertumbuhan jumlah penduduk yang tinggi berakibat penurunan pendapatan perkapita.
- b. Inflasi.
- c. Ketidakmerataan pembangunan antar daerah.
- d. Investasi berlebihan dalam proyek-proyek yang padat modal (*capital intensive*).
- e. Rendahnya mobilitas sosial.
- f. Pelaksanaan kebijakan industri substitusi impor yang mengakibatkan kenaikan harga-harga barang hasil industri.
- g. Memburuknya nilai tukar bagi negara sedang berkembang dalam perdagangan Negara-negara maju.
- h. Hancurnya Industri-industri kerajinan rakyat.

Ukuran distribusi pendapatan (*personal distribution*) merupakan ukuran yang paling umum digunakan oleh para ekonom. Ukuran ini menunjukkan hubungan antara individu-individu dengan pendapatan total

yang mereka terima. Menurut Sadono Sukirno (2007:58), distribusi pendapatan merupakan faktor penting yang menentukan keadaan kesejahteraan masyarakat pada umumnya. Faktor ini tidak diperhatikan dalam membandingkan tingkat kesejahteraan masyarakat dan perubahannya dari masa kemasa, jika indeks yang digunakan adalah tingkat pendapatan perkapita.

#### 2.1.10. Proses Terjadinya Pendapatan

Dua konsep yang berhubungan erat dengan proses pendapatan, antara lain:

##### a. Pembentukan Pendapatan (*earning process*)

Pembentukan pendapatan (*earning process*) ialah suatu uraian mengenai proses terbentuknya suatu pendapatan didasarkan pada anggapan bahwa aktifitas operasional yang dilakukan untuk mencapai hasil akan selalu berkontribusi pada hasil akhir pendapatan berdasarkan perbandingan biaya yang dikeluarkan sebelum dilakukan kegiatan produksi. Kegiatan operasi yang dimaksudkan adalah mencakup seluruh tahapan kegiatan produksi dari awal sampai akhir.

##### b. Realisasi Pendapatan (*realization process*)

Realisasi pendapatan merupakan proses yang terbentuk dan dikumpulkan setelah selesainya proses produksi dan dilakukan penjualan. Realisasi pendapatan dihitung dari tahap akhir produksi yakni saat barang atau jasa diserahkan kepada konsumen.

#### 2.1.11. Teori Pertumbuhan Ekonomi Jalan Raya

Pertumbuhan merupakan sebuah kata benda yang berkata dasar

“tumbuh”. Tumbuh menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) berarti timbul, bertambah besar atau sempurna. Sementara pertumbuhan berarti hal (keadaan) tumbuh, perkembangan (kemajuan dan sebagainya). Pertumbuhan ekonomi dapat berarti kenaikan produk nasional bruto di suatu negara. Pertumbuhan ekonomi adalah indikator yang paling banyak digunakan dalam mengukur kinerja perekonomian suatu negara.

Pertumbuhan ekonomi adalah perkembangan kegiatan dalam perekonomian yang menyebabkan meningkat atau menurunnya jumlah barang dan jasa yang diproduksi. Dengan pertumbuhan ekonomi yang tinggi, lapangan kerja bisa lebih banyak menyerap pengangguran sehingga bisa menaikkan jumlah produksi nasional atau pendapatan nasional ketingkat yang lebih tinggi. Menurut Schumpeter, pertumbuhan ekonomi adalah perubahan jangka panjang secara perlahan dan hebat yang terjadi melalui kenaikan tabungan dan penduduk.

Selain itu Pertumbuhan ekonomi sebagai suatu ukuran kuantitatif yang menggambarkan perkembangan suatu perekonomian dalam suatu tahun tertentu apabila dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Suatu perekonomian dikatakan mengalami pertumbuhan ekonomi jika jumlah produksi barang dan jasanya meningkat. Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu bidang yang telah lama dibahas oleh ahli-ahli ekonomi.

Pengaruh Infrastruktur jalan Terhadap Manfaat Ekonomi Beberapa hasil penelitian tentang teori pertumbuhan baru (new Growth Theory) mencoba menjelaskan pentingnya infrastruktur dalam mendorong perekonomian. Teori ini memasukkan infrastruktur sebagai input dalam memengaruhi output agregat dan juga merupakan sumber yang mungkin dalam meningkatkan



batasbatas kemajuan teknologi yang didapat dari munculnya eksternalitas pada pembangunan infrastruktur. Merujuk pada pembahasan sebelumnya, secara singkat hipotesis kapital publik meningkatkan output pada sektor privat secara langsung dan tidak langsung. efek langsung berdasarkan pada hipotesis, karena kapital publik menyediakan intermediated service pada sektor privat dalam proses produksi atau dengan kata lain produk marginal layanan kapital publik adalah positif.

Efek tidak langsung muncul dari asumsi bahwa kapital publik dan kapital privat bersifat komplementer dalam produksi. Sebagaimana dalam penjelasan sebelumnya, infrastruktur mempunyai efek limpahan atau eksternalitas, terutama yang tampak dalam kegiatan produksi. Eksternalitas infrastruktur mempengaruhi kegiatan produksi dengan memberikan aksesibilitas, kemudahan dan kemungkinan kegiatan produksi menjadi lebih produktif. Eksternalitas ini yang disebut dengan eksternalitas positif. Oleh karena itu, ada suatu penyederhanaan masalah mengenai eksternalitas positif yang diakibatkan oleh infrastruktur ke dalam fungsi produksi. Sektor publik mempunyai peranan penting dalam kegiatan produksi. Secara nyata, sektor publik dapat dimasukkan ke dalam fungsi produksi sebab adanya peran penting dari sektor publik sebagai salah satu input dalam produksi. peran sektor publik yang produktif akan menciptakan potensi keterkaitan positif antara pemerintah dan pertumbuhan ekonomi. Diasumsikan bahwa pemerintah disini adalah pelayanan publik yang disediakan tanpa adanya pengenaan biaya penggunaan dan tidak dihalangi dengan efek kemacetan.

Infrastruktur jalan memiliki manfaat terhadap ekonomi dan sosial.

Kegiatan ekonomi bertujuan memenuhi kebutuhan manusia. Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis barang dan orang sehingga menimbulkan adanya transaksi. Manfaat sosial transportasi menyediakan berbagai kemudahan, diantaranya:

- a. Pelayanan untuk perorangan atau kelompok,
- b. Pertukaran atau penyampaian informasi,
- c. Perjalanan untuk bersantai,
- d. Memendekkan jarak,
- e. Memencarkan penduduk

Disamping itu ada manfaat lainnya yaitu manfaat politis yaitu:

- a. Pengangkutan menciptakan persatuan dan kesatuan yang semakin kuat dan meniadakan isolasi,
- b. Pengangkutan menyebabkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas dengan merata pada setiap bagian wilayah suatu negara,
- c. Keamanan negara terhadap serangan dari luar negeri yang tidak dikehendaki mungkin sekali tergantung pada pengangkutan yang efisien yang memudahkan mobilitas segala daya (kemampuan dan ketahanan) nasional, serta serta memungkinkan perpindahan pasukan-pasukan perang selama masa perang
- d. Sistem pengangkutan yang mungkin efisien memungkinkan negara memindahkan dan pengangkut penduduk dari daerah yang mengalami bencana ke tempat yang lebih aman (Prapti dkk, 2015)

### 2.1.12. Teori Dampak

Menurut Suratmo (2002 : 71) dalam bukunya yang berjudul “Analisis Mengenai Dampak Lingkungan” mengatakan bahwa dampak lingkungan dapat diartikan yaitu sebagai permasalahan antara komponen kegiatan proyek dan komponen lingkungan hidup masyarakat yang akan mengalami perubahan akibat adanya komponen kegiatan proyek.

Menurut KBBI Online (2010), Dampak didefinisikan sebagai suatu pengaruh yang mendatangkan akibat positif dan negatif. Pengaruh adalah daya yang timbul dari sesuatu yang membentuk watak, kepercayaan atau perbuatan suatu individu. Sedangkan pengaruh itu sendiri adalah suatu keadaan dimana ada simbiosis atau hubungan sebab akibat dan saling mempengaruhi.

Secara sederhana dampak diartikan sebagai pengaruh dari suatu hal. Dalam setiap keputusan yang diambil selalu memiliki dampaknya sendiri, baik itu dampak positif maupun negatif.

a. Dampak positif pembangunan jalan tol :

Adanya jalan tol harus membawa pengaruh positif yang dapat dirasakan sehingga diharapkan akan membawa suasana yang kondusif. Dampak positif adanya jalan tol diantaranya :

- a. Mengurangi kemacetan
- b. Peluang bagi industri dan konstruksi bangunan untung mendapatkan keuntungan
- c. Penyerapan tenaga kerja mulai dari proses pembangunan sampai operasional jalan tol
- d. Sebagai acuan awal bagi rencana pembangunan jalan tol di daerah



lain.

e. Mempermudah perindustrian mengingat keberadaan jalan tol amat vital dalam proses distribusi bahan baku dan hasil industri.

b. Dampak negatif pembangunan jalan tol :

Selain adanya dampak positif yang dapat dirasakan, terdapat beberapa dampak negatif yang bermunculan. Berikut beberapa dampak negatif yang timbul akibat pembangunan jalan tol :

- a. Tarif tol yang relatif tinggi akibat investasi yang tidak berasal dari APBN murni. Tidak adanya subsidi dari pemerintah membuat investor menginginkan keuntungan yang maksimal dalam proses bisnisnya.
- b. Peningkatan jumlah kendaraan pribadi yang dipengaruhi oleh kemudahan untuk mengakses daerah yang akan dituju, dengan adanya jalan tol sehingga orang lebih memilih untuk memiliki kendaraan pribadi.
- c. Penurunan volume kendaraan di jalan lintas akibat orang lebih memilih jalan tol, imbasnya hal ini mempengaruhi pendapatan usaha yang berada di jalan lintas.
- d. Perpindahan penduduk penduduk sekitar akibat lahan atau pemukimannya terkena pembebasan lahan karena adanya pembangunan jalan tol.
- e. Berubahnya pencaharian penduduk akibat pembangunan jalan tol, misalnya lahannya terkena pembebasan lahan, atau sektor usaha UMKM pinggir jalan yang kehilangan pembeli imbas dari adanya jalan tol.

## 2.2. Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian ini penulis merujuk terhadap beberapa penelitian terdahulu yang tentunya sangat mendukung dan menjadi masukan bagi penulis untuk melakukan penelian dengan judul tersebut diatas. Berikut beberapa penelitian terdahulu yang terkait dan menjadi inspirasi dari penulis untuk melakukan penelitian ini.

**Tabel 2.1.** Daftar Penelitian Terdahulu

No.	Nama	Judul	Hasil
1.	Muhammad Ikrom Rosyidin (2016)	Dampak pembangunan tol Cikopo-Palimanan terhadap kondisi mata pencaharian dan pendapatan masyarakat desa Tegalkarang, Palimanan,Cirebon	Pembangunan jalan tol Cikopo-Palimanan tidak berdampak pada perubahan jenis mata pencaharian yang dimiliki oleh responden atau masyarakat di Desa Tegalkarang atau tidak ada perubahan mata pencahariannya, hanya kuantitas orangnya yang berubah dalam memilih mata pencahariannya setelah pembangunan jalan tol Cikopo-Palimanan.
2.	Suci Puji	Pengaruh pembangunan	Pengaruh pembangunan jalan

	Astuti (2014)	jalan tol Cikampek-Palimanan terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di kecamatan	tol Cikampek-Palimanan terhadap mata pencaharian menunjukkan tidak terdapat pengaruh terhadap mata pencaharian pokok
--	---------------	--	--

### 2.3. Hipotesis

Hipotesis merupakan dugaan awal sebelum dilakukan pengujian dan penelitian terhadap suatu hal atau permasalahan. Hipotesis dapat bernilai benar atau salah. Hipotesis harus ditolak jika dinyatakan salah dan akan diterima bilamana terdapat fakta atau kajian yang membuktikan bahwa hipotesis ini bernilai benar.  $H_a$  adalah Hipotesis alternatif, sebagai lawan dari  $H_0$ . Pada penelitian ini hipotesis alternatif yang dipakai adalah  $H_a$ : terdapat perbedaan yang signifikan antara pendapatan masyarakat sebelum dan sesudah adanya jalan tol.

Teknik analisa data yang digunakan untuk menguji hipotesis penelitian berikut :

**$H_0$**  : Tidak terdapat perbedaan pendapatan masyarakat sebelum dan sesudah pembangunan dan pengoperasian Jalan Tol Pekanbaru – Minas

**$H_a$**  : Terdapat perbedaan pendapatan masyarakat sebelum dan sesudah pembangunan dan pengoperasian Jalan Tol Pekanbaru – Minas



## BAB III

### METOLOGI PENELITIAN

#### 3.1 Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan kepada masyarakat yang tinggal di seputaran Jalan Lintas Sumatera antara gerbang tol Pekanbaru sampai dengan gerbang tol Minas yang berada di Kelurahan Muara Fajar sampai dengan Kelurahan Minas. Sebagai objek dari penelitian ini adalah data yang tentang pendapatan masyarakat sebelum dan sesudah adanya pembangunan dan pengoperasian jalan tol ruas Pekanbaru - Minas. Penulis memilih lokasi ini sebagai lokasi penelitian dikarenakan cukup dekat dengan tempat tinggal penulis, sehingga penulis cukup paham dan sering melakukan interaksi dengan masyarakat sekitar dan penulis memutuskan untuk melakukan observasi ke wilayah tersebut untuk memperoleh data. Waktu yang penulis gunakan untuk pengambilan data dalam penelitian ini sekitar bulan Januari-februari tahun 2022.

Menurut Muhammad (2007), Asal kata penelitian adalah dari kata dalam bahasa Inggris *research*. *Research* berasal dari dua suku kata *re* dan *search* dan secara harfiah *research* diartikan sebagai pencarian kembali.

Muhammad (2007) dalam tulisannya menambahkan bahwa metode penelitian mencakup seluruh aspek yang dilaksanakan secara terencana dan sistematis, yaitu sejak dari tahapan persiapan sampai pengolahan data seperti pengelompokan data, tabulasi dan analisis data serta

penyelesaian laporan penelitian.

### 3.2 Populasi dan Sampel

Populasi adalah total secara kumulatif dari semua objek yang terdefinisi memiliki karakteristik tertentu yang jelas dan lengkap sebagai sumber atau objek penelitian. Objek dapat berupa orang, perusahaan, hasil produksi, dan hasil pertanian, dan lain-lain.

Selain itu, Nanang Martono (2003) menyatakan bahwa populasi diartikan sebagai kesatuan subjek atau objek yang memenuhi syarat-syarat tertentu dan berada dalam lingkup wilayah yang sama dan berkaitan penelitian, dengan kata lain objek diartikan sebagai keseluruhan unit individu yang termasuk dalam ruang lingkup yang diteliti. Populasi tidak terbatas hanya orang, tetapi juga mencakup obyek dan benda lain. Populasi juga meliputi seluruh karakteristik/sifat yang dimiliki oleh subyek atau obyek dan tidak terbatas pada jumlah yang ada pada objek atau subjek yang dipelajari/teliti.

Sampel didefinisikan sebagai elemen dari suatu populasi yang mempunyai ciri-ciri dan kondisi tertentu yang akan diteliti. Sampel secara ringkas dipahami sebagai anggota dari suatu populasi yang dipilih/diambil menggunakan prosedur atau kriteria tertentu yang diharapkan atau dianggap dapat mewakili sifat atau karakteristik populasi. Prosedur yang digunakan dalam pemilihan sampel adalah pengambilan sampel dengan cara *simple random sampling* (sampel acak) dalam populasi tersebut.

Sampel juga dapat didefinisikan sebagai anggota populasi yang dipilih dengan menggunakan prosedur tertentu sehingga diharapkan dapat

mewakili populasi.

Dalam penelitian ini, yang menjadi populasi penelitian adalah keseluruhan masyarakat sektor usaha yang bermukim di sepanjang jalan lintas sumatera mulai dari gerbang tol pekanbaru sampai gerbang tol minas. Sedangkan yang menjadi sampel merupakan sebagian masyarakat khususnya dari sector usaha yang berada di sepanjang jalan lintas sumatera mulai dari gerbang tol pekanbaru sampai gerbang tol minas . Sampel penelitian ini yaitu sebagian orang yang menjadi anggota populasi penelitian. Pemilihan sampel dilakukan dengan cara *non-probability* dengan metode *accidental sampling* yakni pemilihan responden atau narasumber didasarkan pada kemudahan penulis mendapatkan data.

Berikut adalah tabel yang menerangkan jumlah populasi dan sampel dari penelitian ini:

**Tabel 3.1.** Populasi dan sampel penelitian

No	Jenis Usaha	Populasi	Sample
1	Toko Kelontong	20	9
2	Toko Serba Ada	5	2
3	Warung Makan/Minum	30	14
4	Toko Buah dan Oleh-oleh	10	3
5	Toko Bangunan	6	1
6	Penjahit	6	1
7	Pengrajin Furniture	3	1
8	Ponsel dan Transaksi Elektronik	15	4
9	Pangkas/Salon	10	1
10	Bengkel Mobil/Motor	10	5
11	Apotek	5	2
12	Toko Pertanian	3	1
13	Buruh/Karyawan/Swasta	55	6
<b>Total</b>		<b>178</b>	<b>50</b>



### 3.3 Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif yakni data dalam bentuk angka. Adapun sumber data penelitian ini bila diklasifikasikan berdasarkan jenisnya adalah:

1. Data primer yakni data yang didapatkan langsung dari sumber data misalnya data yang diperoleh melalui proses wawancara, dokumentasi, kuisisioner. Data primer dalam penelitian ini antara lain pendapatan, mata pencaharian, kemudahan mencapai pendapatan dan pendidikan.
2. Data sekunder yakni data yang diperoleh atau dikutip dari sumber lainnya (bukan dari narasumber langsung) secara tertulis melalui berbagai sumber data yang ada. Data sekunder dalam penelitian ini yang diperoleh dari BPS, BAPEDA, data kecamatan, kelurahan dan administrasi jalan tol Pekanbaru – Dumai dan sumber data yang lainnya.

### 3.4 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh data yang digunakan dalam penelitian ini, adapun teknik yang dilakukan peneliti yaitu sebagai berikut:

1. Riset pustaka, penulis mencari kemudian mengumpulkan data-data dari literatur atau penelitian terdahulu yang berkaitan dengan masalah yang akan penulis teliti.
2. Observasi dan pengumpulan data lapangan, penulis melakukan riset atau penelitian di lapangan dengan cara wawancara dan menyebarkan angket/kuisisioner kepada responden.

#### 3.4.1. Observasi

Pengamatan merupakan teknik pengumpulan data dengan

melihat dan turun langsung ke lapangan atau objek yang akan diteliti. Observasi dilakukan dalam berbagai macam cara, misalnya mengamati tingkah laku, kecenderungan, atau dengan pengujian laboratorium. Cara melakukan observasi salah satunya adalah dengan mengamati secara langsung objek yang diteliti dalam hal ini penulis secara langsung melihat dan mengamati apa yang terjadi dan menjadi masalah pada objek penelitian.

#### **3.4.2. Angket**

Soeratno Lincolyn Arsyad (2009) mendefinisikan bahwa angket kuisisioner adalah teknik mengumpulkan data dengan cara mengajukan beberapa pertanyaan kepada narasumber atau responden. Angket dapat mengandung pertanyaan tentang fakta dan memuat tentang pendapat, gagasan dan opini dari peneliti. Angket beserta data dan pertanyaan – pertanyaan yang terdapat di dalam angket yang dibuat oleh penulis untuk mengumpulkan data dalam penelitian ini dapat dilihat pada halaman lampiran 1.

### **3.5 Definisi Variabel**

Variabel dalam penelitian ini meliputi satu variabel x yaitu pendapatan masyarakat dan satu variabel y yaitu pembangunan dan pengoprasian jalan tol ruas Pekanbaru-Minas. Adapun indikator dalam penelitian ini adalah pendapatan, masyarakat dan pembangunan jalan tol.

### **3.6 Metode Analisis Data**

#### **3.6.1. Uji Normalitas**

Uji ini dilakukan untuk mengetahui apakah data yang digunakan

dalam analisis berdistribusi normal. Model analisis yang baik adalah analisis yang dilakukan pada data yang memiliki distribusi normal/mendekati normal. Pengujian normalitas bertujuan untuk mengetahui apakah sekumpulan data yang akan dilakukan analisis mempunyai distribusi normal.

Uji normalitas ini merupakan syarat dari analisa data dengan metode statistik parametrik, jadi bilamana pada data yang digunakan dinyatakan tidak mempunyai distribusi normal, maka data tersebut harus analisis dengan metode statistik nonparametrik. Pengujian normalitas data akan dilakukan dengan bantuan *software SPSS Statistic 26*.

### 3.6.2. Uji Beda / Uji T ( Paired T-test)

*Paired sampel t-test* adalah metode statistik parametrik yang digunakan untuk menguji hipotesis perbandingan atau uji beda pada sampel yang berpasangan. Pada penelitian ini yaitu sample yang dianalisis adalah pendapatan masyarakat sebelum dan sesudah pengoperasian jalan tol pekanbaru-minas. Pengujian data akan dilakukan dengan bantuan *software SPSS Statistic 26*.

### 3.6.3. Koefisien Determinasi ( $R^2$ )

Koefisien determinasi adalah parameter statistic yang digunakan untuk memperhitungkan kemampuan analisis dalam menerangkan variasi dan keterikatan antar variabel. Nilai koefisien determinasi ada pada rentang 0 sampai 1. Nilai koefisien determinasi yang semakin mendekati nol menyatakan bahwa semakin kecil keterikatan antar variabel.



## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### 4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian

##### 4.1.1. Kelurahan Muara Fajar Timur

Kelurahan Muara Fajar Timur adalah salah satu kelurahan di Kecamatan Rumbai Kota Pekanbaru yang tercatat mempunyai luas wilayah sekitar 430 Ha, jarak kelurahan Muara Fajar Timur menuju pusat kota adalah sekitar 30 menit. Kelurahan ini terdiri dari RW 8 dan 29 RT yang terbagi berdasarkan luas wilayah. Batas administrasi kelurahan ini adalah sebagai berikut:

1. Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Siak (Kelurahan Minas Jaya)
2. Sebelah Selatan berbatasan dengan Sungai Siak (Kelurahan Lembah Damai dan Kelurahan Rumbai Bukit)
3. Sebelah Timur berbatasan dengan Kelurahan Minas Jaya dan Kelurahan Tebing Tinggi Okura)
4. Sebelah Barat berbatasan dengan Muara Fajar Barat.

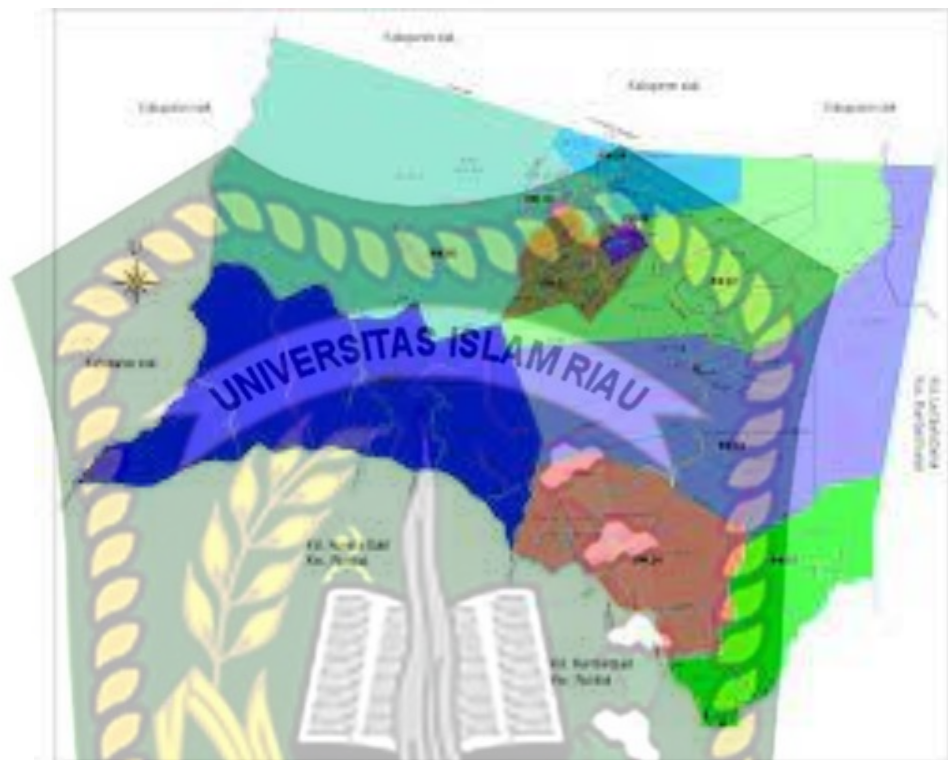
Perkembangan ekonomi di kelurahan ini didominasi oleh sektor perdagangan dan perkebunan. Profil kependudukan menurut jumlah penduduk dapat dilihat dari Tabel berikut :

**Tabel. 4.1.** Penduduk Kelurahan Muara Fajar berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah Responden (jiwa)	Persentase (%)
1	Laki-laki	2.793	50,45
2	Perempuan	2.743	49.55
<b>Total</b>		<b>5.536</b>	<b>100%</b>

Sumber : Data Kelurahan Muara Fajar Timur

**Gambar 4.1.** Peta Wilayah Kelurahan Muara Fajar



#### 4.1.2. Kelurahan Minas Jaya

Kelurahan Minas Jaya adalah salah satu Kelurahan di Kecamatan Minas wilayah Kabupaten Siak yang dibentuk berdasarkan Perda Kabupaten Siak No. 22 tahun 2001 tanggal 26 November 2001. Letak Geografis Kelurahan Minas Jaya berbatasan dengan :

- |                 |                  |                       |
|-----------------|------------------|-----------------------|
| Sebelah Utara   | Bebatasan dengan | : Desa Minas Barat    |
| Sebelah Selatan | Bebatasan dengan | : Kotamadya Pekanbaru |
| Sebelah Timur   | Bebatasan dengan | : Desa Minas Timur    |
| Sebelah Barat   | Bebatasan dengan | : Desa Rantau Bertuah |

**Gambar 4.2.** Peta Wilayah Kecamatan Minas

Sumber : Dokumentasi Kelurahan Minas Jaya 2021

Penduduk Kelurahan Minas Jaya berjumlah 3.598 Kepala Keluarga dengan total 14.200 jiwa yang terdiri dari 7.408 jiwa laki laki dan 6.792 jiwa perempuan.

**Tabel 4.2.** Klasifikasi Penduduk Kecamatan Minas Menurut Kelompok Umur

No	Kelompok Umur (Tahun)	Jumlah (Jiwa)
1	0 – 5	1.346
2	6 – 12	1.844
3	13 – 16	1.170
4	17 – 19	855
5	20 – 25	1.724
6	26 – 39	3.519
7	40 – 56	2.830
8	57 – 60	340
9	> 60	572
<b>Total</b>		<b>131,48</b>

Sumber : Dokumentasi Kelurahan Minas Jaya 2021



Berdasarkan faktor jenis pekerjaannya, penduduk Kelurahan Minas Jaya diklasifikasikan sebagai berikut:

**Tabel 4.3.** Penduduk Kecamatan Minas Berdasarkan Jenis Pekerjaan

No	Jenis Pekerjaan	Jumlah (Jiwa)
1	Pegawai Negeri Sipil	114
2	TNI – POLRI	24
3	Swasta	3.208
4	Buruh	286
5	Petani	318
6	Tidak Bekerja	10.250
<b>Total</b>		<b>131,48</b>

Sumber : Dokumentasi Kelurahan Minas Jaya 2021

#### 4.1.3. Jalan Tol Pekanbaru – Minas

Jalan Tol Pekanbaru–Dumai atau Jalan Tol Permai adalah jalan tol bagian dari Jalan Tol Trans Sumatra yang menghubungkan Pekanbaru dengan Dumai yang berada di Riau. Ruas ini adalah salah satu ruas yang terletak di Provinsi Riau dan akan menghubungkan Pekanbaru dengan Kandis dan Dumai. Jalan tol ini mulai dibangun pada bulan Juli 2017 dan diresmikan pada tanggal 25 September 2020. Jalan tol Pekanbaru-Dumai sendiri dibagi menjadi 6 seksi, yaitu:

**Tabel 4.4.** Rute dan Jalur Tol Pekanbaru – Dumai

No	Seksi	Ruas	Panjang (km)
1	Seksi 1	Pekanbaru-Minas	9,20
2	Seksi 2	Minas- Kandis Selatan	23,60
3	Seksi 3	Kandis Selatan-Kandis Utara	17,45
4	Seksi 4	Kandis Utara <sup>1</sup> – Pinggir	28,95

5	Seksi 5	Pinggir- Bathin Solapan	27,23
6	Seksi 6	Bathin Solapan-Dumai	25,05
<b>Total</b>			<b>131,48</b>

Seksi Pekanbaru – Minas menjadi salah satu ruas dari dari jalan tol Pekanbaru – Dumai yang menghubungkan Kota Pekanbaru dengan Kabupaten Siak sepanjang 9.20 km. Ruas tol ini memotong Jalan Lintas Sumatera/Jalan Yos Sudarso mulai dari KM. 19 di Kelurahan Muara Fajar Kecamatan Rumbai Barat Kota Pekanbaru sampai KM 30 di Kelurahan Minas Jaya Kecamatan Minas Kabupaten Siak.

Keberadaan tol ini cukup strategis karena terletak sekitar 15 menit perjalanan dari Pusat Kota Pekanbaru (Gerbang Tol Pekanbaru) dan berakhir di gerbang tol Minas tepat di persimpangan menuju ke daerah industri Perawang. Adanya ruas tol Pekanbaru – Minas amat membantu mobilitas masyarakat

#### **4.2. Karakteristik Sample**

Sampel dalam penelitian ini adalah penduduk khususnya sektor usaha yang tinggal di sepanjang jalan lintas sumatera terhitung dari gerbang tol pekanbaru sampai dengan gerbang tol minas. Sample dikonsentrasikan pada sektor-sektor usaha yang terdapat di seputaran wilayah tersebut. Jumlah sampel yang diambil adalah sebanyak 50 responden. Karakteristik sampel dalam penelitian ini meliputi umur, jenis kelamin dan tingkat pendidikan.

##### **4.2.1. Karakteristik Sample Berdasarkan Jenis Kelamin**

Berdasarkan jenis kelamin, karakteristik responden yang dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

**Tabel 4.5.** Klasifikasi Sample Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	Laki-laki	30	60
2	Perempuan	20	40
<b>Total</b>		<b>50</b>	<b>100%</b>

Berdasarkan tabel 4.4 diatas, ditinjau dari jenis kelamin responden, proporsi jenis kelamin responden adalah 60% laki-laki dan 40% perempuan.

#### 4.2.2. Karakteristik Sample Berdasarkan Umur

Berikut karakteristik sampel berdasar keragaman umur yang peneliti dapat dari beberapa responden dalam penelitian ini.

**Tabel 4.6.** Klasifikasi Sample Berdasarkan Umur

No	Kelompok Umur (Tahun)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	< 30	9	18
2	31 – 40	11	22
3	41 – 50	17	34
4	51 – 60	13	26
<b>Total</b>		<b>50</b>	<b>100%</b>

Tabel 4.5 memperlihatkan bahwa jumlah terbesar umur sampel berada pada kelompok umur 41-50 tahun yaitu sebesar 17 responden atau 34%, sedangkan jumlah terkecil umur sampel berada pada umur < 30 tahun yaitu sebesar 9 jiwa atau 18%.

#### 4.2.3 Karakteristik Sample Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Responden dalam penelitian ini juga diklasifikasikan berdasarkan berbagai tingkat pendidikan. Berikut tabel yang memperlihatkan hal tersebut.



**Tabel 4.7.** Klasifikasi Sample Berdasarkan Tingkat Pendidikan

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	SD	1	2
2	SMP	11	22
3	SMA	29	48
4	Diploma – S1	9	18
<b>Total</b>		<b>50</b>	<b>100%</b>

Tabel 4.6 memperlihatkan bahwa tingkat pendidikan responden paling tinggi adalah tamatan SMA Sederajat sebesar 46% diikuti tamatan SMP sebesar 22% berikutnya tamatan Diploma/S-1 sebesar 18% dan paling sedikit tamatan SD sebesar 2%.

#### 4.3. Perubahan Jenis Pekerjaan/Usaha Masyarakat Sebelum dan Sesudah adanya Tol Pekanbaru-Minas

Berdasarkan hasil wawancara dan kuisisioner dari 50 orang sample responden didapati sebanyak 48 responden mengaku tetap menjalankan usaha/pekerjaan yang sama baik sebelum dan setelah pengoperasian jalan tol ruas Pekanbaru – Minas. Hanya 2 orang responden yang mengaku berubah jenis pekerjaan/usahanya semenjak dibukanya ruas tol Pekanbaru – Minas. Berikut tabel yang memperlihatkan hal tersebut.

**Tabel 4.8.** Klasifikasi Sample Berdasarkan Perubahan Jenis Pendapatan

No	Jenis Pekerjaan/Usaha	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	Tetap	48	96
2	Berubah	2	4
<b>Total</b>		<b>50</b>	<b>100%</b>

#### 4.4. Perubahan Tingkat Pendapatan Sebelum dan Sesudah adanya Tol Pekanbaru – Minas

Tingkat pendapatan Rsponden dapat dibedakan menjadi empat kategori yang tertuang dalam tabel berikut.

**Tabel 4.9.** Hasil Pengamatan Mengenai Tingkat Pendapatan Responden

No	Tingkat Perubahan	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	Sangat Meningkatkan	1	2
2	Meningkat	14	28
3	Tetap	22	44
4	Menurun	13	26
<b>Total</b>		<b>50</b>	<b>100%</b>

Berdasarkan hasil wawancara dan kuisioner dari 50 orang sample responden didapati bahwa 44% responden mengaku tidak mengalami perubahan tingkat pendapatan dari jenis usaha/pekerjaan yang dijalankan baik sebelum dan setelah pengoperasian jalan tol ruas Pekanbaru – Minas. Sementara terdapat 56% responden yang mengaku mengalami perubahan tingkat pendapatan dengan proporsi 2% pada skala sangat meningkat, 28% meningkat dan 26% responden yang mengaku tingkat pendapatannya turun setelah dibukanya ruas tol Pekanbaru – Minas.

#### 4.5. Kemudahan dalam Hal Pendapatan Sesudah Adanya Tol Pekanbaru-Minas

Tingkat kemudahan dalam mendapatkan pendapatan responden juga dapat digambarkan dalam tabel berikut ini.

**Tabel 4.10.** Hasil Pengamatan Mengenai Kemudahan Pendapatan

No	Tingkat Perubahan	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	Sangat Mudah	1	2
2	Mudah	11	22
3	Tidak Mudah	23	46
4	Sangat Tidak Mudah	9	18
<b>Total</b>		<b>50</b>	<b>100%</b>

Berdasarkan hasil wawancara dan kuisioner dari 50 orang sample mengenai kemudahan dalam hal pendapatan setelah dibukanya ruas tol Pekanbaru-Minas didapati bahwa 54% responden menjawab tidak ada perubahan dalam hal kemudahan pendapatan, Sementara terdapat 44% responden yang mengaku mengalami perubahan dalam hal kemudahan pendapatan dengan proporsi 4% menyatakan semakin sulit dalam hal kemudahan pendapatan dan 40% responden yang mengaku semakin mudah dalam hal kemudahan pendapatan setelah dibukanya ruas tol Pekanbaru – Minas.

#### **4.6. Hasil Uji Beda pada Pendapatan Sebelum dan Sesudah Adanya Ruas Tol Pekanbaru – Minas**

##### **4.6.1. Hasil Uji Normalitas**

Sebelum dilakukan uji beda pada data pendapatan sebelum dan sesudah adanya Tol Ruas Pekanbaru-Minas, dilakukan uji normalitas pada masing-masing kelompok data. Uji normalitas dilakukan dengan bantuan software SPSS Statistic 26 adapun outputnya sebagai berikut:



**Tabel 4.11.** Output Hasil Uji Normalitas dengan *software Statistic SPSS 26*

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Sebelum	.120	50	.069	.967	50	.168
Sesudah	.116	50	.093	.950	50	.033

a. Lilliefors Significance Correction

Berdasarkan uji normalitas dengan metode Kolmogorov-Smirnov dengan tingkat kepercayaan 95% (taraf signifikansi 0.05) diperoleh nilai pada kolom Sig. sebesar 0.69. Oleh karena nilai Sig. pada uji normalitas dengan Kolmogorov Smirnov lebih besar dari taraf signifikansi yang digunakan ( $0.069 > 0.05$ ) maka dapat disimpulkan bahwa data pendapatan sebelum adanya jalan tol ruas Pekanbaru – Minas adalah berdistribusi normal.

Kemudian untuk data pendapatan setelah adanya jalan tol ruas Pekanbaru – Minas didapatkan nilai Sig. sebesar 0.093 yang mana nilai ini lebih besar dari taraf signifikansi yang digunakan ( $0.093 > 0.05$ ) maka disimpulkan bahwa data pendapatan setelah adanya jalan tol ruas Pekanbaru – Minas adalah berdistribusi normal.

#### 4.6.2. Hasil Uji Beda dengan Paired Sample T-Test

Hasil uji beda untuk penelitian ini adalah membandingkan pendapatan sebelum dan sesudah adanya jalan tol dengan menggunakan software SPSS Statistic 26 adapun output hasil pengujiannya adalah sebagai berikut.

**Tabel 4.12.** Output Hasi Uji Deskriptif dengan *software Statistic SPSS 26*

		Paired Samples Statistics			
		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	Sebelum	3932.0000	50	1366.12666	193.19948
	Sesudah	4050.0000	50	1278.75098	180.84270

Berdasarkan output pengujian SPSS diatas, secara deskriptif diperoleh bahwa nilai rata-rata pendapatan dari 50 orang responden sebelum adanya jalan tol Pekanbaru – Minas adalah senilai Rp. 3.232.000,- per bulan sedangkan nilai rata-rata pendapatan setelah adanya jalan tol Pekanbaru – Minas adalah senilai Rp. 4.050.000,- perbulan. Karena rata-rata pendapatan sebelum Rp. 3.232.000,- lebih kecil dari sesudah Rp. 4.050.000,-. Maka secara deskriptif disimpulkan sementara bahwa ada perbedaan rata-rata pendapatan sebelum dan sesudah adanya jalan tol ruas Pekanbaru – Minas. Selanjutnya akan dianalisis apakah perbedaan tersebut bersifat nyata (signifikan) atau tidak pada hasil uji Paired Samples Test.

**Tabel 4.13.** Output Hasi Uji Korelasi dengan *software Statistic SPSS 26*

		Paired Samples Correlations		
		N	Correlation	Sig.
Pair 1	Sebelum & Sesudah	50	.659	.000

Berdasarkan output diatas menunjukkan korelasi atau hubungan antara data pendapatan sebelum dan sesudah adanya jalan tol ruas Pekanbaru – Minas. Didapatkan nilai Correlation sebesar 0.659 dengan nilai Signifikansi sebesar 0.000. karena nilai Sig.  $0.000 < 0.05$  (taraf signifikansi) disimpulkan bahwa terdapat hubungan linier antara variable pendapatan sebelum dan sesudah adanya jalan tol ruas Pekanbaru – Minas.

**Tabel 4.14.** Output Hasil Uji Beda dengan *software Statistic SPSS 26*

		Paired Samples Test							
		Paired Differences					t	df	Sig. (2-tailed)
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
					Lower	Upper			
Pair 1	Sebelum - Sesudah	-118.00000	1094.82829	154.83210	-429.14676	193.14676	-.762	49	.450

**H<sub>0</sub>** : Tidak terdapat perbedaan rata-rata pendapatan masyarakat sebelum dan sesudah adanya jalan tol ruas Pekanbaru – Minas

**H<sub>a</sub>** : Terdapat perbedaan rata-rata pendapatan masyarakat sebelum dan sesudah adanya jalan tol ruas Pekanbaru – Minas.

Berdasarkan output di atas diperoleh nilai Sig. (2-tailed) sebesar 0.450 > taraf signifikansi 0.05. Sehingga disimpulkan H<sub>0</sub> diterima, artinya walaupun secara deskriptif dilihat ada perbedaan rata-rata pendapatan masyarakat antara sebelum dan sesudah adanya jalan tol, namun secara statistik tidak terdapat perbedaan rata-rata yang signifikan antara pendapatan masyarakat sebelum dan sesudah adanya jalan tol ruas Pekanbaru – Minas.

#### **4.7. Analisis Dampak Pembangunan Jalan Tol Permai Terhadap Pendapatan Masyarakat Pekanbaru - Minas**

Pembangunan menjadi suatu kegiatan yang tidak dapat dihindarkan dari kehidupan manusia. Konsep pembangunan dalam beberapa dekade ini memiliki makna yang berbeda-beda. Sedikitnya terdapat tiga konsep pembangunan yang didefinisikan yaitu konsep pembangunan dengan orientasi pertumbuhan ekonomi, pembangunan kebutuhan dasar dan kesejahteraan, serta pembangunan manusia.



Seluruh pemikiran tersebut dapat ditafsirkan sebagai tujuan bernegara yang tercantum dalam UU No.25 Tahun 2000 tentang program pembangunan nasional (propenas) tahun 2000-2004 yang berbunyi pembangunan nasional adalah upaya yang dilaksanakan oleh semua komponen bangsa dalam rangka mencapai tujuan bernegara.

Dari ketiga konsep tersebut, konsep pembangunan dasar atau kesejahteraan adalah konsep yang lahir dan berkembang sejak awal tahun 80-an. menyediakan Ketersediaan layanan masyarakat (*public service*) menjadi salah satu strategi dari konsep ini. Dapat kita lihat bahwasanya pembangunan infrastruktur jalan, jalan tol, jembatan dan prasarana yang lainnya adalah contoh jenis pelayanan publik dalam rangka pemerataan pembangunan oleh pemerintah.

Dari hasil penelitian ini secara deskriptif didapatkan terdapat perbedaan rata-rata pendapatan perbulan dari masyarakat dari berbagai jenis pekerjaan/usaha yang tinggal di wilayah jalan lintas yang dipotong karena adanya jalan tol ruas Pekanbaru – Minas. Namun setelah dilakukan analisis melalui uji beda dari penelitian ini menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan pendapatan masyarakat yang signifikan antara sebelum dan sesudah adanya jalan tol.

Kesimpulan ini sejalan dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Suci Puji Astuti (2014) yang meneliti Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Cikampek-Palimanan Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat yang menyimpulkan bahwa tidak terdapat pengaruh antara pembangunan jalan tol terhadap penghasilan melalui mata pencaharian pokok.

Pendapatan yang cenderung tetap ini dikarenakan fungsional dari tol

Pekanbaru – Minas belum dibuka untuk kendaraan berupa truk CPO, truk pengangkut cangkang/kernel, dan truk pengangkut kayu gelondongan (balak) sehingga pengguna jalan lintas tidak sepenuhnya kosong ini menjadi peluang buat para pelaku usaha, khususnya untuk usaha rumah makan, bengkel dan tambal ban yang ada di jalan lintas untuk tetap bertahan. Diakui oleh beberapa pelaku usaha rumah makan bahwa terdapat penurunan omset pendapatan usaha namun dalam hal ini tidak berdampak terlalu signifikan karena memang dari awal target utama pasar mereka adalah truk-truk pengangkutan tersebut.

Terlepas dari hal itu terdapat kekhawatiran akan situasi dimana nantinya operasional tol dibuka untuk seluruh jenis kendaraan pengangkutan, ini mendorong para pelaku usaha untuk beralih profesi dan mulai membuka cabang atau memindahkan usaha mereka ke wilayah sekitar gerbang tol.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan terdapat beberapa jenis usaha yang sudah tutup seperti usaha oleh-oleh dan sudah beralih ke jenis usaha lainnya. Namun masih banyak masyarakat belum beralih ke jenis pekerjaan/usaha yang baru. Sebagian dari mereka masih berharap bantuan dan perhatian dari pemerintah setempat.

Bila dikaji dari segi positifnya, banyak masyarakat yang merasakan dampak positif dari adanya tol Pekanbaru-Minas ini, yang paling dominan adalah masyarakat merasakan kecepatan dan kemudahan akses antar kota-kota dari Pekanbaru – Dumai, selain itu dari hasil wawancara dengan responden banyak yang menyatakan mendukung pembangunan jalan tol Pekanbaru – Minas sebagai bukti hadirnya pemerintah dalam hal kemajuan infrastruktur di daerah.

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1. Kesimpulan

1. Berdasarkan hasil penelitian, perubahan jenis usaha/pekerjaan masyarakat pada umumnya tidak terpengaruh akan adanya tol Pekanbaru – Minas
2. Secara deskriptif terdapat perbedaan rata-rata pendapatan sebelum dan sesudah adanya jalan tol ruas Pekanbaru – Minas
3. Sebanyak 44% responden mengaku tidak mengalami perubahan tingkat pendapatan dari jenis usaha/pekerjaan yang dijalankan baik sebelum dan setelah pengoperasian jalan tol ruas Pekanbaru – Minas. Sementara terdapat 56% responden yang mengaku mengalami perubahan tingkat pendapatan
4. Berdasarkan hasil uji Paired Samples T-Test disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan dalam hal pendapatan masyarakat sebelum dan sesudah adanya jalan tol ruas Pekanbaru-Minas.

#### 5.2. Saran

1. Pelaku usaha yang terdampak negatif atas adanya jalan tol ruas Pekanbaru – Minas, agar memikirkan ide-ide pekerjaan/usaha baru dan pemindahan lokasi usaha ke dekat gerbang-gerbang tol atau rest area tol.
2. Pemerintah memfasilitasi untuk pemindahan jenis-jenis usaha yang terdampak langsung akibat adanya jalan tol ruas Pekanbaru-Minas



3. Pelaku usaha hendaknya memaksimalkan teknologi dalam perihal sasaran konsumen, strategi pemasaran produk dan inovasi pada produknya dan usahanya.
4. Perlu penelitian lain yang menggunakan variabel lainnya untuk memperoleh hasil penelitian yang lebih sempurna.



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

## DAFTAR PUSTAKA

- Al-Kaaf, A. Z. (2002). *Ekonomi dalam Perspektif Islam*. Bandung : CV. Pustaka Setia
- Arikunto, S. (2013). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta
- Asryad, L. (2015). *Ekonomi Pembangunan*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN
- Bungvin, B. (2005) *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Ghozali, I. (2009). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS Cetakan IV*. Semarang : BP UNDIP
- Gilarso. (1991). *Pengantar Ilmu Ekonomi*. Yogyakarta: anggota IKAPI
- Hadi, S. (2006). *Metodologi Penelitian Kuantitatif untuk Akuntansi Keuangan*. Yogyakarta: EKONISA KAMPUS FE UII, 1(1)
- Hapsari, T. (2005). *Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia*. UIN Syarif Hidayatullah
- Hasan, I. (2003). *Pokok-Pokok Materi Statistic 2*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Hery. (2009). *Teori Akuntan*. Jakarta: Kencana Perdana Media Group
- Koentjoroningrat. (2001). *Metodologi Penelitian Masyarakat*. Jakarta: Gramedia
- Martono, N. (2011). *Metode Penelitian Kuantitatif: Analisis Isi dan AnalisisData Sekunder*. Jakarta: PT. Raja Grafindo.
- Muhammad. (2008). *Metodologi Penelitian Ekonomi Islam*. Jakarta : Rajawali Pres.
- Narbuko, C., & Achmadi, A. (2007). *Metode Penelitian*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Nuryadi, Astutu, T., Utami, E., & Budiantara, M. (2017). *Dasar-Dasar Statistika Penelitian*. SIBUKU MEDIA. [http://lppm.mercubuana-yogya.ac.id/wp-content/uploads/2017/05/Buku-Ajar\\_Dasar-Dasar-Statistik-Penelitian.pdf](http://lppm.mercubuana-yogya.ac.id/wp-content/uploads/2017/05/Buku-Ajar_Dasar-Dasar-Statistik-Penelitian.pdf)
- Nuswantoro. (1993). *Behaviorisme Sebagai Psikologi Perilaku Modern*. Bandung Alfabeta.
- Oktima, N. (2012). *Kamus Ekonomi*. Surakarta: Aksara Sinergi Media.

- Putong, I. (2017). *Ekonomi Pengantar Mikro dan Makro*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Prapti, S., Suryawardana, E., Triyani, D. (2015). Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat di Kota Semarang. *Jurnal Dinamika Sosbud*. 17(2), 83-103
- Prawiranegara, S. (1998). *Ekonomi dan Keuangan: Makna Ekonomi Islam*. Jakarta: Haji Masagung.
- Purnomo, R. A. (2016). *Analisis Statistik Ekonomi dan Bisnis Dengan SPSS*. CV Wade Group.
- Riduan. (2003). *Dasar-Dasar Statistika*. Bandung: Alfabeta.
- Rosalina, T.N. (2010). *Jurnal: Analisis Dampak Pembangunan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto*. STAI An Najah Indonesia Mandiri.
- Sadono. (2006). *Teori Pengantar Ekonomi Mikro*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Soekanto, S. (2002). *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: PT. Rajawali Pers
- Subagyo, J. (2011). *Metode Penelitian Dalam Teori Dan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Suhartono, I. (1995). *Metode Penelitian Sosial*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Suryana. (2016). *Metodologi penelitian*. Universitas Pendidikan Indonesia.
- Triandaru, S. (2001). *Ekonomi Mikro Pendekatan Kontemporer*. Jakarta: PT Salemba Empat.
- Wahyudi., & Oktariana. (2007). *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tingkat Pendapatan Pedagang Pasar Tradisional*. *Jurnal Ekonomi & Manajemen Dinamika*. Universitas Negeri Semarang, 16(1), 1- 10.