



# Analisis dampak Pembangunan Infrastruktur terhadap Pendapatan Rumah Makan dan Usaha oleh-oleh (Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Bangkinang-Pekanbaru)

Rahmad Akbar<sup>1</sup>, Dzulhijjah Yetti<sup>2</sup>, Merlia Rahmayani<sup>3</sup>, Harmi Yelmi<sup>4</sup>, Nurbit<sup>5</sup>, Boris Kaido<sup>6</sup>

<sup>1,2,3,4,5</sup>Program Studi Administrasi Bisnis Internasional, Politeknik Kampar

<sup>6</sup>Program Studi Teknik Pengolahan Kelapa Sawit, Politeknik Kampar

✉Corresponding author:

[\[rahmadakbar1995@gmail.com\]](mailto:rahmadakbar1995@gmail.com)

Article Info	Abstrak
<p><i>Kata kunci:</i> <i>Peramalan;</i> <i>Jalan tol;</i> <i>Pendapatan;</i> <i>Rumah makan;</i> <i>Usaha oleh-oleh</i></p>	<p>Pembangunan infrastruktur jalan tol Bangkinang-Pekanbaru telah menjadi fokus pemerintah dalam upaya meningkatkan konektivitas dan mempercepat pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak pembangunan jalan tol terhadap pendapatan rumah makan dan usaha oleh-oleh sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan kuantitatif dengan wawancara dengan pemilik usaha. Analisis data menggunakan uji normalitas untuk memastikan data berdistribusi normal dan uji beda (T-test) untuk mengetahui perbedaan pendapatan responden. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat perbedaan pendapatan yang signifikan pada rumah makan dan usaha oleh-oleh sebelum dan setelah adanya jalan tol. Hasil uji normalitas pendapatan pada rumah makan merupakan data berdistribusi normal dengan nilai Sig. 0,057 &gt; 0,05, dan pendapatan pada usaha oleh-oleh juga merupakan data berdistribusi normal dengan nilai Sig. 0,281 &gt; 0,05. Hasil uji Paired Sampel T-test disimpulkan bahwa pada rumah makan diperoleh nilai Sig.(2-tailed) sebesar 0,000 &lt; 0,05 maka Ha diterima "terdapat perbedaan pendapatan pada rumah makan sebelum dan setelah adanya jalan tol Bangkinang-Pekanbaru", sedangkan pada usaha oleh-oleh diperoleh nilai Sig.(2-tailed) sebesar 0,000 &lt; 0,05 maka Ha diterima "terdapat perbedaan pendapatan pada usaha oleh-oleh sebelum dan setelah adanya jalan tol Bangkinang-Pekanbaru". Penelitian ini memberikan kontribusi pada pemahaman lebih lanjut tentang hubungan antara pembangunan infrastruktur jalan tol dan pertumbuhan ekonomi lokal, khususnya dalam konteks pendapatan rumah makan dan usaha oleh-oleh.</p> <p><b>Abstract</b></p> <p><i>The development of Bangkinang-Pekanbaru toll road infrastructure has become the government's focus in efforts to improve connectivity and accelerate economic growth in the region. This research aims to analyze the impact of toll road construction on the income of restaurants and souvenir businesses before and after the operation of the toll road. This research was conducted using a quantitative approach with interviews with business owners. Data analysis uses a normality test to ensure the data is normally distributed and a difference test (T-test) to determine differences in respondents' income. The results of the research show that there is a significant difference in income</i></p>

**Keywords:**  
*Forecasting;*  
*Toll road;*  
*Income;*  
*Restaurant;*  
*Souvenir business*

*between restaurants and souvenir businesses before and after the toll road. The results of the income normality test at restaurants are normally distributed data with a Sig value. 0.057 > 0.05, and income from the souvenir business is also normally distributed data with a Sig value. 0.281 > 0.05. The results of the Paired Sample T-test concluded that the restaurant obtained a Sig. (2-tailed) value of 0.000 < 0.05, so Ha was accepted "there was a difference in income at the restaurant before and after the Bangkinang-Pekanbaru toll road", whereas in The souvenir business obtained a Sig (2-tailed) value of 0.000 < 0.05, so Ha was accepted "there was a difference in income in the souvenir business before and after the Bangkinang-Pekanbaru toll road". This research contributes to further understanding of the relationship between toll road infrastructure development and local economic growth, especially in the context of income from restaurants and souvenir businesses.*

### 1. PENDAHULUAN

Peran pemerintah sangat penting dalam rangka menghadirkan pembangunan perekonomian di Indonesia, jika dilihat dari keterpurukan situasi ekonomi yang menimpa Negara Indonesia pada tahun 1997 telah memberikan dampak yang signifikan kepada seluruh akar pertumbuhan ekonomi di Indonesia. sehingga pasca reformasi yang terjadi di akhir 90'an Negara Indonesia membutuhkan hadirnya akselerasi pembangunan agar terwujud ekonomi negara yang stabil,imbang, merata dan sesuai dengan keadilan untuk seluruh rakyat di Indonesia (Mulyani et al., 2020)

Sumatera adalah salah satu pulau yang kaya akan potensi alam dan komoditas yang melimpah, seperti karet, sawit, kopi, minyak, bumi, batu bara, dan gas bumi. Sumber daya tersebut diolah terlebih dahulu agar dapat dimanfaatkan secara maksimal. Selain itu, produk hasil olahan harus didistribusikan kepada masyarakat. (Fakhurozi, 2020). Infrastruktur memiliki peran yang sangat penting dalam sistem perekonomian. Semakin baik keadaan infrastruktur, semakin baik pula pengaruhnya terhadap keadaan ekonomi. Di samping itu pembangunan jalan tol di daerah perkotaan besar dan Sekitarnya memang berpengaruh terhadap industri yang banyak berada di sekitar daerah Perkotaan. Fungsi jalan tol adalah menghubungkan pusat produksi dengan pasar global, oleh Karena itu untuk memudahkan aktifitas bisnis jalan tol menjadi alternatif untuk Mempercepat arus keluarmasuk barang. (Hidayat et al., 2023)

Pembangunan jalan tol di Indonesia sangat dibutuhkan, sebagai cara yang dilakukan dalam mengurangi kemacetan terutama pada ruas utama serta meningkatkan pendistribusian barang dan jasa bagi kelangsungan perekonomian antar Kabupaten/Kota di Provinsi di pulau Sumatera, khususnya di Provinsi Riau. (Ahmad, 2022). Manfaat pembangunan jalan tol antara la Jalan tol menjadi salah satu prioritas penting bagi negara dikarenakan dengan adanya jalan tol dapat memudahkan masyarakat dalam mendukung pertumbuhan ekonomi suatu daerah berjalan dengan baik. (Marpaung et al., 2021).

Kabupaten Kampar banyak industri makanan tradisional, sementara pembangunan jalan tol Bangkinang-Pekanbaru adalah proyek infrastruktur nasional yang penting untuk meningkatkan konektivitas dan mengurai kemacetan lalu lintas di Pulau Sumatra, yang berpotensi mendukung perkembangan industri makanan tradisional di daerah tersebut (Akbar et al., 2023). Jalan tol ini memiliki panjang 40 km dan menghubungkan kota Bangkinang di Kabupaten Kampar dengan kota Pekanbaru di Provinsi Riau. Jalan tol Bangkinang-Pekanbaru merupakan bagian dari jalan tol Trans Sumatra (JTTS). Jalan tol Trans Sumatera adalah jaringan jalan tol sepanjang 2.818 km di Indonesia, yang menghubungkan kota-kota di pulau Sumatera dari Lampung hingga Aceh. Adapun Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) terbagi atas beberapa seksi yakni:

**Tabel 1 Rute dan Jalur Jalan Tol Pekanbaru – Padang**

Rute	Nama IC/Junction	Panjang (km)
Seksi 1	Padang – Sicincin	36 km
Seksi 2	Sicincin – Bukittinggi	38 km
Seksi 3	Bukittinggi – Payakumbuh	34 km
Seksi 4	Payakumbuh – Pangkalan	58 km
Seksi 5	Pangkalan – Bangkinang	56 km
Seksi 6	Bangkinang – Pekanbaru	40 km
<b>Total</b>		<b>262 km</b>

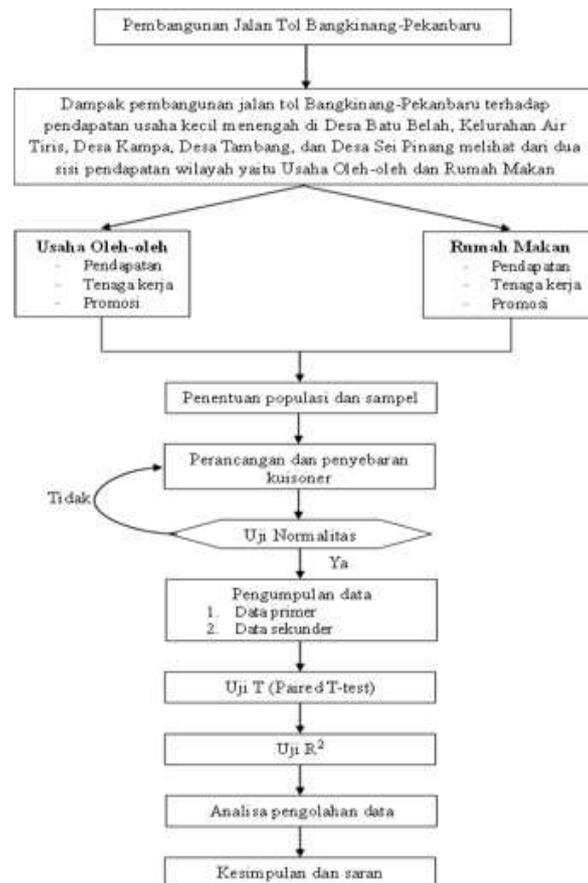
(Pengumpulan data 2023)

Pembangunan jalan tol ini akan berdampak signifikan terhadap perekonomian wilayah yang dilaluinya. Salah satu dampak yang timbul adalah menurunnya pendapatan, kesempatan promosi, dan berkurangnya kesempatan kerja pada Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM) (Prasetyo & Djunaedi, 2019).

Usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM) merupakan salah satu sektor ekonomi yang berperan penting dalam perekonomian Indonesia. Menurut data Kementerian Koperasi dan UKM, pada tahun 2022, UMKM menyumbang 61,07% dari total PDB Indonesia. Salah satu UMKM yang berdampak pada pembangunan jalan tol Bangkinang-Pekanbaru adalah usaha oleh-oleh dan rumah makan di sekitar jalan lintas Raya Bangkinang-Pekanbaru. Hal ini sebabkan oleh para pengguna jalan pribadi, bus, truk, dan lainnya dengan tujuan Pekanbaru yang lebih memilih menggunakan jalan tol, dibanding melewati jalan lintas nasional dikarenakan waktu tempuh yang berbeda jauh antara jalan tol dan jalan lintas nasional.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh penulis terdapat 39 rumah makan dan 19 usaha oleh-oleh yang berada dipinggir jalan Raya Bangkinang-Pekanbaru. Adapun daerah yang dilalui terdiri dari 3 Kecamatan yaitu, Kecamatan Kampar, Kecamatan Kampa dan Kecamatan Tambang. Kecamatan Kampar terdiri dari Desa Batu Belah, Simpang Kubu, Air Tiris, Desa Ranah, Penyasawan, Rumbio. Kecamatan Kampa terdiri dari Desa Simpang Kubu dan Kampa. Kecamatan Tambang terdiri dari Desa Danau Bingkuang, Tambang dan Sungai Pinang. Daerah yang dilalui tersebut merasakan dampak dari pembangunan jalan tol yang ditimbul dikarenakan sepinya pengguna jalan lintas serta jumlah konsumen menurun dan beralih ke profesi lain akibat kehilangan pelanggan seperti. Adapun dampak lain yang ditimbulkan yaitu peningkatan biaya operasional disebabkan karena jalan tol memiliki tarif yang tinggi dibandingkan jalan umum, persaingan yang semakin ketat menyebabkan mudahnya masuk pelaku usaha baru ke suatu daerah sehingga persaingan meningkat dan menurunkan keuntungan, serta perubahan pola konsumsi masyarakat yang cenderung untuk membeli oleh-oleh atau makan di rumah makan yang berada didekat jalan tol atau rest area sehingga merugikan UMKM yang berada diluar jalan tol. Dalam mengurangi dampak permasalahan akibat pembangunan infrastruktur jalan tol, sehingga perlu adanya analisa terkait sejauh mana dampak tersebut berkembang dan membuat pendapatan dari usaha masyarakat sekitar jalan lintas Raya Bangkinang-Pekanbaru mengalami penurunan. Dari pemaparan tersebut penulis tertarik untuk menganalisis dampak lain yang terjadi khususnya yang di alami oleh masyarakat pedagang yang di sebabkan dengan adanya jalan tol Bangkinang-Pekanbaru tersebut. Untuk itu peneliti memberi judul penelitian. "Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pendapatan Rumah Makan dan Usaha Oleh-oleh (Studi kasus Pembangunan Jalan Tol Bangkinang-Pekanbaru)".

**2. METODOLOGI PENELITIAN**



**Gambar 1 Metodologi Penelitian**

Penelitian dilakukan di sepanjang jalan Raya Bangkinang – Pekanbaru yang terdiri dari Kecamatan Kampar terdiri dari (Desa Batu Belah, Simpang Kubu, Air Tiris, Desa Ranah, Penyasawan, Rumbio), Kecamatan Kampa terdiri dari (Desa Simpang Kubu dan Kampa) dan Kecamatan Tambang terdiri dari (Desa Danau Bingkuang, Tambang dan Sungai Pinang) khususnya pada usaha oleh-oleh dan rumah makan.

Penelitian ini dilakukan selama 3 bulan yaitu dimulai pada bulan Desember 2023 hingga bulan Februari 2024. Objek dari penelitian ini adalah data tentang pendapatan usaha oleh-oleh dan rumah makan sebelum dan sesudah adanya pembangunan dan pengoperasian jalan tol ruas Bangkinang – Pekanbaru.

Teknik pengambilan sampel menggunakan purposive sampling. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif yakni data dalam bentuk angka. Teknik pengumpulan data dengan riset Pustaka dan menyebarkan angket/kuisisioner kepada responden.

### 3. PEMBAHASAN DAN HASIL

#### Hasil Angket

Pengambilan data angket yang dilakukan oleh penulis menggunakan teknik purposive sampling dimana ada syarat dan ketentuan dalam pemilihan sampel. Data angket ini merupakan data kuantitatif yang diperoleh penulis dengan 39 responden rumah makan dan 19 responden usaha oleh-oleh. Dalam angket ini mencakup tentang pendapatan, tenaga kerja, dan promosi responden berkaitan dengan dampak pembangunan jalan tol Bangkinang-Pekanbaru. Berikut ini deskripsi data dari angket.

##### a. Lama Berdiri Usaha

Penulis mendapatkan sampel sebanyak 39 responden pada rumah makan dan 19 responden usaha oleh-oleh sebagai sampel dimana sudah ditentukan kriteria minimal dalam lama berdiri usaha yaitu pada tahun 2021 guna melihat dampak dari adanya jalan tol yang difungsikan pada tahun 2023.



Gambar 2 Grafik Lama Berdiri Usaha pada Rumah Makan



Gambar 3 Grafik Lama Berdiri Pada Usaha Oleh-oleh

Dalam gambar 2 menunjukkan lama berdiri dari responden rumah makan dimana yang sedikit sebagai responden berdiri selama >20 tahun sebanyak 1 responden atau 2,56%, yang terbanyak sebagai responden berdiri selama 8-11

tahun sebanyak 15 responden atau 3,46%. Sedangkan pada gambar 3 menunjukkan lama berdiri dari responden usaha oleh-oleh dimana yang sedikit sebagai responden berdiri selama 16-19 tahun sebanyak 2 responden atau 10,53% serta yang terbanyak sebagai responden 4-7 tahun dan 8-11 tahun sebanyak masing- masing 7 orang responden atau 36,84%, untuk berdiri selama >20 tahun pada responden usaha oleh-oleh tidak memiliki responden.

b. Sifat Usaha

Dalam melakukan wawancara penulis menanyakan sifat usaha yang dimiliki pengusaha dimana ada dua pilihan jawaban yaitu individu dan kerjasama. Penulis menanyakan hal tersebut untuk mengetahui status kepemilikan usaha yang sedang berjalan.



Gambar 4 Grafik Sifat Usaha Pada Rumah Makan



Gambar 5 Grafik Sifat Usaha Pada Oleh-oleh

Sifat usaha rumah makan ditunjukkan dalam gambar 4 sebanyak 7 responden melakukan kerjasama dalam membangun usahanya atau sebesar 17,95% dan sisanya membangun usaha perorangan berjumlah 32 responden atau sebesar 82,05%. Sedangkan sifat usaha pada Usaha Oleh-oleh ditunjukkan dalam gambar 5 sebanyak 5 responden melakukan kerjasama atau sebesar 26,32% dan individu sebanyak 14 responden atau sebesar 73,68%. Dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa lebih dominan pengusaha yang membangun usahanya secara perorangan. Pengusaha yang membangun usahanya dengan kerjasama dilakukan dengan ada yang bekerja sama dengan UMKM lainnya seperti pondok sate dan es tebak, Pusat oleh-oleh diPekanbaru, bekerjasama dengan toko usaha beras dan masih banyak lagi.

c. Tempat usaha

Kali ini penulis ingin mengetahui status tempat usaha dari masing-masing pengusaha baik milik pribadi ataupun sewa. Berikut gambar grafik yang akan disajikan.



Gambar 6 Grafik Tempat Berdiri Usaha pada Rumah Makan



Gambar 7 Grafik Tempat Berdiri Usaha pada Usaha Oleh-oleh

Pada tempat berdiri usaha pada rumah makan ditunjukkan oleh gambar 6 dimana pengusaha yang melakukan sewa lebih banyak sebesar 21 responden atau sebesar 53,85% daripada milik pribadi yang memiliki 18 responden atau sebesar 46,15%. Berbanding terbalik dengan gambar 7 yang menunjukkan tempat berdiri usaha pada usaha oleh-oleh dimayoritasi oleh milik pribadi dengan 11 responden atau sebesar 57,89% dan sisanya melakukan sewa dengan 8 responden atau sebesar 42,11%.

d. Sumber Barang

Pada gambar 8 sumber barang pada rumah makan, jumlah responden yang mendoatkan barang yang diproduksi untuk dijual kembali sebanyak 94,87% berasal dari pasar atau 37 responden dan 5,13% atau 2 responden berasal dari supplier maka dimayoritasi oleh pengusaha rumah makan. Sebaliknya pada gambar 9 yang memperoleh barang dari supplier sebanyak 57,89% atau 11 responden dan dari pasar sebanyak 8 responden atau 42,11% makan dimayoritasi oleh pengusaha oleh-oleh. Berikut penyajian data grafik.

Rumah makan yang terkenal dampak atau mengalami penurunan pendapatan akibat adanya jalan tol berimbas juga terhadap pasar, dimana pasar sebagai sumber barang yang diperoleh dari pengusaha rumah makan. Hal ini disampaikan oleh salah satu responden berinisial SM, beliau menyampaikan keluhan sebagian langganan rumah makan tersebut yang ada di pasar. “Ya dipasar juga pada mengeluh mbak, dan meminta biar saya membeli lagi dagangannya, ya gimana mau beli lagi kan saya juga sepi. Banyak mbak dampaknya”. Ujar responden berinisial SM.



Gambar 8 Grafik Sumber Barang pada Rumah Makan



Gambar 9 Grafik Sumber Barang pada Usaha Oleh-oleh

e. Asal Modal

Asal modal yang menjadi responden dalam penelitian ini beragam, penulis membagi kedalam beberapa jawaban asal modal yaitu asal modal dari pinjaman, tabungan, warisan dan lain-lain. Asal modal tersebut ditunjukkan pada gambar 10 dan 11, dengan adanya asal modal penulis ingin mengetahui berasal dari mana modalnya berasal untuk membangun usaha.



Gambar 10 Grafik Asal Modal pada Rumah Makan



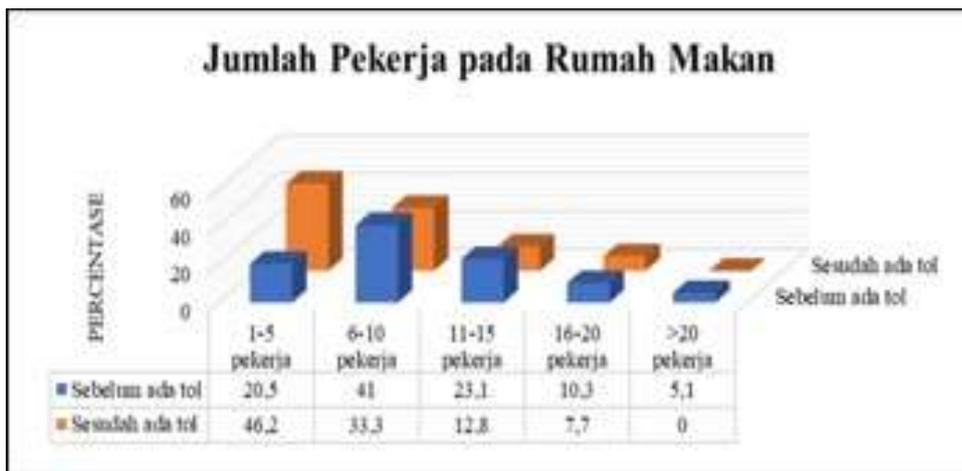
Gambar 11 Grafik Asal Modal pada Usaha Oleh-oleh

Dari gambar 10 asal modal pada rumah makan diperoleh responden yang berasal dari tabungan berada paling banyak yaitu sebesar 35,90% atau 14 responden, diikuti kedua terbanyak berasal dari pinjaman sebesar 33,33% atau 13 responden kemudian berasal dari lain-lain sebesar 17,95% atau 7 responden dan warisan berada paling sedikit sebesar 12,82% atau 5 responden.

Sedangkan gambar 11 asal modal pada usaha oleh-oleh diperoleh responden yang berasal dari lain-lain berada paling banyak yaitu sebesar 42,11% atau 8 responden, diikuti kedua terbanyak berasal dari tabungan sebesar 31,58% atau 6 responden selanjutnya berasal dari pinjaman sebesar 21,05% atau 4 responden dan terakhir berasal dari warisan sebesar 5,26% atau 1 responden. Responden yang menjawab lain-lain disebabkan karena ketidaktahuan asal modal yang diperoleh karena sebagian mereka hanya sebagai pegawai.

f. Jumlah Pekerja

Perbandingan jumlah pekerja rumah makan dan usaha oleh-oleh ditunjukkan dalam gambar grafik 12 dan 13 seperti dibawah ini.



Gambar 12 Grafik Jumlah Pekerja pada Rumah Makan



Gambar 13 Grafik Jumlah Pekerja pada Usaha Oleh-oleh

Dalam gambar 12 dan 13 yang telah disajikan diatas menunjukkan perbandingan sebelum ada jalan tol dan sesudah ada jalan tol. Dimana gambar 12 pada rumah makan sebelum ada jalan tol dimayoritasi tingkat pekerja 6-10 pekerja dengan persentase 41%, sesudah ada jalan tol jumlah pekerja tertinggi tingkat 1-5 pekerja dengan persentase 46,2% dan untuk tingkat pekerja >20 sebelum ada jalan tol sebesar 5,1% dan menurun sudah ada jalan tol dengan tidak dimiliki satupun.

Sedangkan pada gambar 13 pada usaha oleh-oleh sebelum ada jalan tol paling banyak pada tingkat pekerja 6-10 pekerja dengan persentase 57,9%, sesudah ada jalan tol jumlah pekerja tertinggi tingkat 1-5 pekerja dengan persentase mencapai 78,9% dan untuk tingkat pekerja >20 sebelum ada jalan tol dan sesudah ada jalan tol tidak dimiliki satupun serta pada tingkat pekerja 16-20 sesudah ada jalan tol juga tidak dimiliki satupun.

g. Promosi

Jumlah responden menurut cara menarik konsumen pada rumah makan dilihat dalam gambar 14 yang menarik konsumen dengan memasang reklame sebesar 2,56% atau sebanyak 1 responden, melakukan kerjasama sebanyak 10 responden atau sebesar 25,64%, melakukan potongan harga 5 responden dengan persentase 12,82% dan dimayoritasi yang tidak melakukan promosi sebanyak 23 responden dengan persentase 59,97%.



Gambar 14 Grafik Promosi pada Rumah Makan



Gambar 15 Grafik Promosi pada Usaha Oleh-oleh

Jumlah responden menurut cara menarik konsumen pada usaha oleh-oleh dilihat dalam gambar 15 yang menarik konsumen dengan memasang reklame sebesar 5,26% atau sebanyak 1 responden, melakukan kerjasama sebanyak 5 responden atau sebesar 26,32%, melakukan potongan harga 4 responden dengan persentase 21,05% dan dimayoritasi yang tidak melakukan promosi sebanyak 9 responden dengan persentase 47,37%.

Dapat diartikan dari hasil yang diperoleh oleh peneliti masih banyak responden yang tidak melakukan promosi untuk menarik konsumen sedangkan pendapatan terus menurun. Mayoritas responden berserah diri atau pasrah dengan keadaan yang ada, walaupun ada beberapa narasumber yang inisiatif mencari cara untuk menarik konsumen tetapi tidak banyak.

**Hasil Uji Beda pada Pendapatan Sebelum dan Sesudah Adanya Ruas Tol Bangkinang-Pekanbaru**

**1. Hasil Uji Normalitas**

Sebelum dilakukannya uji beda data pada pendapatan sebelum dan sesudah adanya tol Bangkinang-Pekanbaru, dilakukan uji normalitas pada masing-masing kelompok data. Uji normalitas dilakukan dengan bantuan software SPSS Statistik 25 adapun outputnya sebagai berikut:

- a. Rumah Makan

**Tabel 2 Output Hasil Uji Normalitas pada Rumah Makan**

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Sebelum Ada Tol	.135	39	.073	.945	39	.057
Setelah Ada Tol	.122	39	.149	.966	39	.281

Berdasarkan uji normalitas dengan metode Shapiro-Wilk dengan tingkat diperoleh nilai pada kolom Sig. sebesar 0,057. Oleh karena nilai Sig. pada uji normalitas dengan Shapiro-Wilk lebih besar dari taraf signifikansi yang digunakan (0,057 > 0,05) maka dapat disimpulkan bahwa data pendapatan rumah makan sebelum adanya jalan tol seksi 6 Bangkinang-Pekanbaru adalah berdistribusi normal.

Kemudian untuk data pendapatan setelah adanya jalan tol Bangkinang- Pekanbaru didapatkan nilai Sig. sebesar 0,281 yang mana nilai ini lebih besar dari taraf signifikansi yang digunakan (0,281 > 0,05) maka disimpulkan bahwa data pendapatan rumah makan setelah adanya jalan tol seksi VI Bangkinang-Pekanbaru adalah berdistribusi normal.

- b. Usaha Oleh-oleh

**Tabel 3 Output Hasil Uji Normalitas pada Usaha Oleh-oleh**

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Sebelum Ada Tol	.112	19	.200*	.971	19	.799
Setelah Ada Tol	.140	19	.200*	.954	19	.468

Berdasarkan uji normalitas dengan metode Shapiro-Wilk dengan tingkat diperoleh nilai pada kolom Sig. sebesar 0,799. Oleh karena nilai Sig. pada uji normalitas dengan Shapiro-Wilk lebih besar dari taraf signifikansi yang digunakan ( $0,799 > 0,05$ ) maka dapat disimpulkan bahwa data pendapatan usaha oleh oleh sebelum adanya jalan tol seksi 6 Bangkinang-Pekanbaru adalah berdistribusi normal.

Kemudian untuk data pendapatan setelah adanya jalan tol Bangkinang- Pekanbaru didapatkan nilai Sig. sebesar 0,468 yang mana nilai ini lebih besar dari taraf signifikansi yang digunakan ( $0,468 > 0,05$ ) maka disimpulkan bahwa data pendapatan usaha oleh-oleh setelah adanya jalan tol seksi VI Bangkinang- Pekanbaru adalah berdistribusi normal.

**Hasil Uji Beda dengan Paired Sampel T-test**

Hasil uji beda untuk penelitian ini adalah membandingkan pendapatan sebelum dan setelah adanya jalan tol dengan menggunakan software SPSS Statistic 25. Adapun output hasil pengujiannya adalah sebagai berikut:

- a. Rumah Makan

**Tabel 4 Output Hasil Uji Deskriptif pada Rumah Makan**

		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	Sebelum Ada Tol	65076923.08	39	18707421.290	2995584.834
	Setelah Ada Tol	47051282.05	39	22272178.441	3566402.815

Berdasarkan output pengujian SPSS diatas, secara deskriptif diperoleh bahwa nilai rata-rata pendapatan rumah makan dari 39 orang responden sebelum adanya jalan tol Bangkinang-Pekanbaru adalah senilai Rp65.076.923,08,- per bulan sedangkan nilai rata-rata pendapatan rumah makan setelah adanya jalan tol Bangkinang- pekanbaru adalah senilai Rp47.051.282,05,-. Maka secara deskriptif disimpulkan sementara bahwa ada perbedaan pendapatan rumah makan rata-rata sebelum dan setelah adanya jalan tol Bangkinang-Pekanbaru. Selanjutnya akan dianalisis apakah perbedaan tersebut bersifat nyata (signifikan) atau tidak pada hasil uji Paired Samples test.

**Tabel 5 Output Hasil Uji Korelasi pada Rumah Makan**

Pair 1	Sebelum Ada Tol & Setelah Ada Tol	39	.754	.000
--------	-----------------------------------	----	------	------

Berdasarkan output diatas menunjukkan korelasi atau hubungan antara data pendapatan sebelum dan sesudah adanya jalan tol seksi 6 Bangkinang-Pekanbaru. Didapatkan nilai Correlation sebesar 0,754 dengan nilai Signifikan sebesar 0,000. Karena nilai Sig.  $0,000 < 0,05$  (taraf signifikansi) disimpulkan bahwa terdapat hubungan linier antara variabel pendapatan rumah makan sebelum dan setelah adanya jalan tol Bangkinang-Pekanbaru.

**Tabel 6 Output Hasil Uji Beda pada Rumah Makan**

**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 Ada Tol - Setelah Ada Tol	18025641.03	14758560.73	2363261.082	13241469.08	22809812.97	7.627	38	.000

H0 : Tidak terdapat perbedaan pendapatan pada rumah makan sebelum dan setelah adanya jalan tol Bangkinang – Pekanbaru.

Ha : Terdapat perbedaan pendapatan pada rumah makan sebelum dan setelah adanya jalan tol Bangkinang – Pekanbaru.

Berdasarkan output diatas diperoleh Sig. (2-tailed) sebesar  $0,000 < 0,05$  (taraf signifikan), maka dapat disimpulkan Ha diterima terdapat perbedaan pendapatan pada rumah makan sebelum dan setelah adanya jalan tol Bangkinang – Pekanbaru.

- b. Usaha Oleh-oleh

Berdasarkan output pengujian SPSS diatas, secara deskriptif diperoleh bahwa nilai rata-rata pendapatan usaha oleh-oleh dari 19 orang responden sebelum adanya jalan tol Bangkinang-Pekanbaru adalah senilai Rp36.736.842,11,- per bulan sedangkan nilai rata-rata pendapatan setelah adanya jalan tol Bangkinang- pekanbaru adalah senilai Rp23.842.105,26,-. Maka secara deskriptif disimpulkan sementara bahwa ada perbedaan pendapatan rata-rata

pendapatan usaha oleh-oleh sebelum dan setelah adanya jalan tol Bangkinang-Pekanbaru. Selanjutnya akan dianalisis apakah perbedaan tersebut bersifat nyata (signifikan) atau tidak pada hasil uji Paired Samples test.

**Tabel 7 Output Hasil Uji Deskriptif Usaha Oleh-oleh**

		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	Sebelum Ada Tol	36736842.11	19	13485968.450	3093893.349
	Setelah Ada Tol	23842105.26	19	7595782.148	1742591.936

**Tabel 8 Output Hasil Uji Korelasi pada Usaha Oleh-oleh**

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	Sebelum Ada Tol & Setelah AdaTol	19	.810	.000

Berdasarkan output diatas menunjukkan korelasi atau hubungan antara data pendapatan usaha oleh-oleh sebelum dan setelah adanya jalan tol seksi 6 Bangkinang-Pekanbaru. Didapatkan nilai Correlation sebesar 0,810 dengan nilai Signifikan sebesar 0,000. Karena nilai Sig.  $0,000 < 0,05$  (taraf signifikansi) disimpulkan bahwa terdapat hubungan linier antara variabel pendapatan usaha oleh-oleh sebelum dan sesudah adanya jalan tol Bangkinang-Pekanbaru.

**Tabel 9 Output Hasil Uji Beda pada Oleh-oleh**

**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 Ada Tol - Setelah Ada Tol	12894736.84	8575771.665	1967416.950	8761347.209	17028126.47	6.554	18	.000

H0 : Tidak terdapat perbedaan pendapatan usaha oleh-oleh sebelum dan setelah adanya jalan tol Bangkinang – Pekanbaru.

Ha : Terdapat perbedaan pendapatan usaha oleh-oleh sebelum dan setelah adanya jalan tol Bangkinang – Pekanbaru.  
 Berdasarkan output diatas diperoleh Sig. (2-tailed) sebesar  $0,000 < 0,05$  (taraf signifikan), maka dapat disimpulkan Ha diterima terdapat perbedaan pendapatan pada usaha oleh-oleh sebelum dan setelah adanya jalan tol Bangkinang– Pekanbaru.

**4. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Secara deskriptif terdapat perbedaan rata-rata pendapatan rumah makan dan usaha oleh-oleh sebelum dan setelah adanya jalan tol Bangkinang- Pekanbaru.
2. Pengusaha rumah makan dan usaha oleh-oleh yang berada di jalur lintas raya Bangkinang-Pekanbaru didominasi tidak melakukan promosi untuk menarik konsumen hal ini dilihat pada rumah makan 23 responden dari 39 responden atau persentase sebesar 59.% dan pada usaha oleh-oleh 9 dari 19 responden atau persentase sebesar 47,4% tidak menggunakan alat promosi. Pengusaha rumah makan dan pedagang oleh-oleh masih banyak yang berharap dengan adanya pembeli tanpa melakukan promosi., hal ini menjadikan hambatan untuk mengembangkan usaha karena promosi merupakan alat untuk menarik konsumen.
3. Berdasarkan uji normalitas yang dilakukan dengan bantuan software SPSS 25 dengan hasil pendapatan pada rumah makan merupakan data berdistribusi normal dengan nilai Sig.  $0,057 > 0,05$ , dan pendapatan pada usaha oleh-oleh juga merupakan data berdistribusi normal dengan nilai Sig.  $0,281 > 0,05$ .
4. Berdasarkan hasil uji Paired Sampel T-test disimpulkan bahwa pada rumah makan diperoleh nilai Sig.(2-tailed) sebesar  $0,000 < 0,05$  maka Ha diterima”terdapat perbedaan pendapatan pada rumah makan sebelum dan setelah adanya jalan tol Bangkinang-Pekanbaru”, sedangkan pada usaha oleh-oleh diperoleh nilai Sig.(2-tailed) sebesar  $0,000 < 0,05$  maka Ha diterima”terdapat perbedaan pendapatan pada usaha oleh-oleh sebelum dan setelah adanya jalan tol Bangkinang-Pekanbaru”.

## 5. SARAN

Berdasarkan pada kesimpulan yang telah diambil dari hasil penelitian, maka terdapat beberapa saran yang dibagi menjadi dua kelompok yaitu saran umum dan saran khusus dijelaskan sebagai berikut:

1. Saran Umum
 

Pemerintah daerah diharapkan mengkaji dan mempelajari penelitian/literasi yang berkaitan sehingga dapat menentukan kebijakan yang tepat agar terakomodirnya pengusaha rumah makan dan usaha oleh-oleh yang berada di jalan lintas raya Bangkinang-Pekanbaru, serta bagipengusaha yang baru merintis usaha diharapkan dapat menentukan strategi yang tepat sedangkan pengusaha lama perlu membuat satu komunitas atau paguyuban untuk berbagi pengalaman antar pengusaha.
2. Saran Khusus
  - a. Kondisi pengusaha rumah makan dan usaha oleh-oleh yang ada di jalan lintas raya Bangkinang-pekanbaru secara umum mendapatkan dampak negatif dari adanya pembangunan jalan tol Bangkinang-Pekanbaru sehingga perlu adanya peran pemerintah daerah untuk mengatasi hal tersebut selain itu pemerintah daerah harus mengizinkan UKM untuk masuk kedalam rest area dan melarang pengusaha besar untuk masuk kedalam rest area dengan membentuk regulasi daerah.
  - b. Pemilik usaha memiliki peran penting untuk mengatasi dampak dari pembangunan jalan tol Bangkinang-Pekanbaru karena pemilik usaha merupakan aktor langsung untuk menjalani dan pengembangan usahanya. Pengusaha perlu untuk mencari solusi seperti mencari kerjasama dengan pihak yang bisa meningkatkan jumlah pendapatan seperti dengan PO bus, instansi pemerintah dan swasta untuk pemberian catering, selain itu pemilik usaha juga harus meningkatkan promosi dan mengurangi promosi konvensional seperti memasang reklame kini pemilik usaha harus mulai menggunakan teknologi untuk meningkatkan jumlah konsumen seperti membuka web seputar kuliner terkait ciri khas yang dimiliki masing-masing daerah hal ini diharapkan dapat menekan angka kerugian dan pengurangan tenaga kerja.
  - c. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan data sekunder yang rentan waktunya terbatas hanya melihat dampak ditahun 2023. Sehingga, diharapkan peneliti berikutnya dapat meneliti dengan rentan waktu yang lebih lama. Data primer yang diperoleh dari peneliti dengan jumlah responden sebanyak 39 responden rumah makan dan 19 responden usaha oleh-oleh diharapkan penelitian berikutnya bisa meningkatkan jumlah responden untuk mengacu hal yang lebih bervariasi.

## 6. REFERENCES

- Ahmad, F. salam. (2022). *Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Jawa Tengah*. Jurnal Ekonomi Dan Kebijakan Pembangunan, 11(1), 1–18. <https://doi.org/10.29244/jekp.11.1.2022.1-18>
- Akbar, R., Yetti, D., Rahmayani, M., & Hasybi, K. (2023). *Analisis Strategi Pemasaran dalam Upaya Meningkatkan Penjualan Industri Keripik Nenas Pasca Pembangunan Jalan Tol Bangkinang-Pekanbaru*. Jurnal Teknik Industri Terintegrasi, 6(4), 1243–1250. <https://doi.org/10.31004/jutin.v6i4.19913>
- Fakhurozi, A. dkk. (2020). *Kajian Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) Terhadap Infrastruktur dan Lingkungan*. Jurnal Ilmiah Penalaran Dan Penelitian Mahasiswa, 4(1), 14–29. <http://jurnal.ukmpenelitianunuy.id/index.php/jippm/article/view/185/77>
- Hidayat, N., Muhammad Nazly, Xanichal, H. A., Karo- Karo, R. U., & Lumban Gaol, R. I. (2023). *Pengaruh Dampak sosial Terhadap Proyek Pembangunan Jalan Tol Di Medan - Binjai*. Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat Nusantara, 4(4), 3301–3307. <https://ejournal.sisfokomtek.org/index.php/jpkm/article/view/1837>
- Ikhwan, S., & Nugroho, B. S. (2019). *Identifikasi Dampak Pembangunan Jalan Tol Pejagalan-Brebes Timur Terhadap Pemasaran Telur Asin Di Jalan Pantura Brebes (Studi Kasus Umkm Telur Asin Kabupaten Brebes)*. Jurnal Pro Bisnis, 12(1), 15–28.
- Ina, R. (2019). *Dampak Pembangunan Jalan Tol Bocimi Terhadap Sosial , Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Sukabumi*. Geoplanart, 2(2), 76–88.
- Januardin Manullang dan Hottua Samosir. (2019). *Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi Terhadap Usaha Mikro Kecil Dan Menengah*. Jurnal Ilmiah Akuntansi Dan Finansial Indonesia, 3(1), 45–54. <https://doi.org/10.31629/jiafi.v3i1.1516>
- Marpaung, G. N., Soesilowati, E., Rahman, Y. A., Pangestu, Y. A. G., & Wicaksana, T. (2021). *Socioeconomy Conditions After The Development of Toll Roads in Salatiga*. Economics Development Analysis Journal, 10(1), 86–95. <https://doi.org/10.15294/edaj.v10i1.40966>
- Mulyani, S., Putri, F. M., Andoko, B. W., Akbar, P., & Novalia, S. (2020). *Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Kondisi Ketahanan Pangan Di Indonesia (Studi Kasus Provinsi Bali)*. Jurnal Ketahanan Nasional, 26(3), 421. <https://doi.org/10.22146/jkn.60703>
- Prasetyo, S. A., & Djunaedi, A. (2019). *Perubahan Perkembangan Wilayah Sebelum dan Sesudah Pembangunan Jalan Tol*. Jurnal Litbang Sukowati : Media Penelitian Dan Pengembangan, 3(1), 14. <https://doi.org/10.32630/sukowati.v3i1.98>