

## DAMPAK PROYEK INFRASTRUKTUR STRATEGIS JALAN TOL TERHADAP PERTUMBUHAN WILAYAH HINTERLAND DI PROVINSI RIAU

Melani Noviantori Ramadhan<sup>1</sup>, Bunga Putri Hendrika<sup>2</sup>, B. Isyandi<sup>3</sup>, Ufira Isbah<sup>4</sup>, Dahlan Tampubolon<sup>5</sup>

<sup>1,2,3,4,5</sup>Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Riau

E-mail: [melani.noviantori2369@student.unri.ac.id](mailto:melani.noviantori2369@student.unri.ac.id)

### INFO ARTIKEL

#### **Riwayat Artikel:**

Received :01-05-2026

Revised :20-05-2026

Accepted :29-05-2026

**Keywords:** *Infrastructure, toll roads, economic growth, hinterland areas, ADHK GRDP*

**DOI:** <https://doi.org/10.62335>

### ABSTRACT

*Transportation infrastructure development, particularly toll roads, plays an important role in promoting regional economic growth. This study aims to analyze the impact of the construction of the Pekanbaru–Dumai Toll Road and the Pekanbaru–Bangkinang Toll Road on the growth of hinterland regions in Siak Regency, Dumai City, and Kampar Regency based on Gross Regional Domestic Product (GRDP) at Constant Prices. The method used in this study is a descriptive method with a secondary data approach and trend analysis. The results show that the Pekanbaru–Dumai Toll Road has had a positive impact on economic growth through improved connectivity, distribution efficiency, and the strengthening of the trade and transportation sectors. Meanwhile, the Pekanbaru–Bangkinang Toll Road has shown relatively stable growth without significant changes. In general, toll road development has improved regional connectivity and supported economic growth, although the impact has not been evenly distributed and has been influenced by external factors such as the COVID-19 pandemic.*

### ABSTRAK

Pembangunan infrastruktur transportasi, khususnya jalan tol, memiliki peran penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi

wilayah. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai dan Jalan Tol Pekanbaru-Bangkinang terhadap pertumbuhan wilayah hinterland di Kabupaten Siak, Kota Dumai dan Kabupaten Kampar berdasarkan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Atas Dasar Harga Konstan (ADHK). Metode yang digunakan adalah metode deksriptif dengan pendekatan data sekunder dan analisis tren. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Jalan Tol Pekanbaru-Dumai memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan konektivitas, efisiensi distribusi, serta penguatan sektor perdagangan dan transportasi. Sementara itu, Jalan Tol Pekanbaru-Bangkinang menunjukkan pertumbuhan yang relatif stabil tanpa perubahan signifikan. Secara umum, pembangunan jalan tol meningkatkan konektivitas wilayah dan mendukung pertumbuhan ekonomi, meskipun dampaknya belum merata dan dipengaruhi oleh faktor eksternal seperti pandemi COVID-19.

## **PENDAHULUAN**

Pembangunan infrastruktur merupakan faktor penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi di negara berkembang seperti Indonesia. Infrastruktur tidak hanya berfungsi sebagai sarana pendukung aktivitas ekonomi, tetapi juga menjadi fondasi utama dalam pembangunan wilayah. Infrastruktur transportasi, khususnya jalan tol, memiliki peran strategis dalam meningkatkan konektivitas antarwilayah dan menurunkan biaya distribusi. Ketersediaan jaringan jalan yang baik memungkinkan mobilitas barang dan jasa menjadi lebih efisien serta meningkatkan daya saing wilayah. Hal ini didukung oleh (Apriliyaningsih, Saepudin, Putri, Karmelia, & Sandi, 2025) yang menyatakan bahwa pembangunan jalan tol merupakan kebijakan strategis untuk meningkatkan konektivitas dan pertumbuhan ekonomi wilayah.

Selain itu, infrastruktur jalan tol juga berperan dalam meningkatkan mobilitas serta efisiensi distribusi barang dan jasa, sehingga dapat mendorong aktivitas ekonomi di suatu wilayah (Ahmad, 2022). Efisiensi tersebut berdampak pada penurunan biaya logistik yang selama ini menjadi kendala dalam pengembangan ekonomi daerah. Dengan biaya distribusi yang lebih rendah, pelaku usaha dapat meningkatkan produksi dan memperluas pasar. Di sisi lain, keberadaan jalan tol juga mendorong terbentuknya pusat-pusat ekonomi baru di sekitar wilayah yang dilintasi. Namun demikian, dampak pembangunan jalan tol tidak selalu seragam karena bergantung pada kondisi dan kesiapan wilayah.

Dalam konteks pembangunan wilayah, jalan tol berpotensi mendorong pertumbuhan wilayah hinterland melalui peningkatan aksesibilitas dan keterhubungan dengan pusat ekonomi. Wilayah hinterland yang sebelumnya relatif terisolasi dapat

berkembang karena kemudahan akses terhadap pasar dan sumber daya. Peningkatan konektivitas juga memungkinkan aliran barang, jasa, dan tenaga kerja menjadi lebih efisien. Di Provinsi Riau, pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai dan Pekanbaru-Bangkinang telah meningkatkan konektivitas wilayah seperti Kota Dumai, Kabupaten Siak dan Kabupaten Kampar. Kondisi ini membuka peluang bagi peningkatan investasi dan pengembangan sektor ekonomi unggulan daerah.

Untuk mengukur dampak pembangunan jalan tol terhadap pertumbuhan wilayah hinterland, penelitian ini menggunakan indikator Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga konstan (ADHK). PDRB ADHK digunakan karena telah menghilangkan pengaruh inflasi sehingga mencerminkan pertumbuhan ekonomi riil. Indikator ini banyak digunakan dalam penelitian ekonomi regional karena mampu menggambarkan kapasitas produksi suatu wilayah. Menurut (Lature, 2025), PDRB ADHK merupakan indikator yang tepat untuk mengukur pertumbuhan ekonomi secara akurat. Oleh karena itu, penggunaan indikator ini dinilai relevan dalam menganalisis dampak pembangunan infrastruktur.

Beberapa penelitian terdahulu juga menunjukkan keterkaitan antara pembangunan infrastruktur jalan tol dan pertumbuhan ekonomi wilayah. Penelitian yang dilakukan oleh Ahmad (2022) yang berjudul "Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Jawa Tengah" menganalisis dampak keberadaan Jalan Tol Trans Jawa terhadap pertumbuhan ekonomi kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah dengan menggunakan analisis deskriptif dan data panel statis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keberadaan jalan tol memberikan pengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi pada wilayah yang dilintasinya, yang didukung oleh peningkatan aksesibilitas serta kelancaran mobilitas barang dan jasa. Hal ini menunjukkan bahwa infrastruktur transportasi berperan penting dalam meningkatkan konektivitas dan aktivitas ekonomi regional. Meskipun dilakukan di wilayah yang berbeda, temuan tersebut tetap relevan dengan penelitian ini karena sama-sama mengkaji pengaruh pembangunan jalan tol terhadap pertumbuhan ekonomi berdasarkan indikator PDRB.

Selanjutnya, penelitian yang dilakukan oleh Juneidi et al. (2023) dengan judul "Dampak Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat di Kecamatan Pinggir, Kabupaten Bengkalis" menganalisis dampak pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di Kecamatan Pinggir, Kabupaten Bengkalis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat perbedaan pendapatan masyarakat sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol, sementara pada aspek pengeluaran tidak ditemukan perbedaan yang signifikan, dan pada harga lahan terjadi perubahan. Temuan ini menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol memberikan dampak nyata terhadap kondisi ekonomi masyarakat, khususnya dalam peningkatan pendapatan dan perubahan nilai aset. Hasil tersebut memiliki keterkaitan dengan penelitian ini yang juga menemukan adanya perubahan ekonomi setelah pembangunan jalan tol, namun penelitian ini lebih menekankan pada analisis

pertumbuhan ekonomi secara makro melalui indikator PDRB, sedangkan penelitian tersebut berfokus pada dampak sosial ekonomi masyarakat secara mikro, sehingga keduanya saling melengkapi dalam menjelaskan dampak pembangunan jalan tol.

Namun demikian, besarnya pengaruh pembangunan jalan tol terhadap pertumbuhan ekonomi tidak selalu sama pada setiap wilayah. Perbedaan kondisi geografis, struktur ekonomi, dan kesiapan sumber daya memengaruhi besarnya dampak yang ditimbulkan. Beberapa penelitian menunjukkan bahwa dampak jalan tol dapat bersifat heterogen, dimana tidak semua daerah mengalami peningkatan signifikan (Narulita, Asmara, & Nisa, 2025). Dalam beberapa kasus, manfaat pembangunan lebih banyak dirasakan oleh wilayah tertentu yang memiliki akses langsung. Oleh karena itu, diperlukan analisis lebih lanjut untuk melihat pengaruh pembangunan jalan tol terhadap wilayah hinterland secara spesifik.

Meskipun berbagai penelitian telah membahas dampak infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi, kajian yang secara khusus menganalisis Jalan Tol Pekanbaru-Dumai dan Pekanbaru-Bangkinang terhadap wilayah hinterland masih terbatas. Keterbatasan ini menunjukkan adanya kesenjangan penelitian yang perlu dikaji lebih lanjut. Penelitian sebelumnya cenderung bersifat umum dan belum fokus pada kondisi wilayah di Provinsi Riau. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk mengisi kesenjangan tersebut dengan menggunakan indikator PDRB ADHK. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan kajian ekonomi regional dan kebijakan pembangunan.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan data sekunder dengan pendekatan metode deskriptif sebagai dasar analisis. Data sekunder adalah sumber data penelitian yang diperoleh secara tidak langsung melalui media perantara (Iriyadi, Setiawan, & Sutarti, 2016). Artinya, data ini tidak dikumpulkan langsung oleh peneliti melainkan dari sumber yang telah ada sebelumnya, seperti dokumen, literatur, atau data yang di kumpulkan oleh pihak lain (Sulung & Muspawi, 2024).

Dalam penelitian ini, data yang digunakan berasal dari publikasi resmi Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Riau yang memiliki tingkat kredibilitas tinggi dan diterbitkan secara berkala, berupa data pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga konstan (ADHK) dalam bentuk persentase. Data tersebut mencakup Kota Dumai dan Kabupaten Siak dalam rentang waktu tahun 2014 hingga 2023, serta Kabupaten Kampar dalam periode tahun 2019 hingga 2024.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Atas Dasar Harga Konstan menurut lapangan usaha digunakan sebagai indikator utama dalam menganalisis pertumbuhan dan struktur perekonomian suatu daerah. Melalui indikator ini, dinamika ekonomi wilayah dapat dianalisis secara periodik sehingga memungkinkan dilakukan

perbandingan kondisi sebelum dan sesudah terjadinya suatu intervensi pembangunan (Safitri, Yudono, & Firdausiyah, 2024).

Analisis difokuskan pada dua ruas jalan tol strategis, yaitu Jalan Tol Pekanbaru-Dumai dan Jalan Tol Pekanbaru-Bangkinang, yang berperan dalam meningkatkan konektivitas antarwilayah di Provinsi Riau. Dalam penelitian ini, wilayah hinterland yang dianalisis meliputi Kabupaten Siak, Kabupaten Bengkalis, Kabupaten Kampar dan Kota Dumai, yang memiliki keterkaitan langsung dengan keberadaan ruas tol tersebut.

**Tabel 1. Pertumbuhan PDRB ADHK Kota Dumai dan Kabupaten Siak Tahun 2014-2023 (Persen)**

Tahun	Kota Dumai	Kab. Siak
2014	2,69	-0,97
2015	2,03	-0,21
2016	4,14	0,35
2017	4,46	0,92
2018	5,34	1,09
2019	5,60	1,47
2020	-1,04	-0,1
2021	5,98	2,31
2022	6,36	3,78
2023	6,05	4,35

Sumber: BPS Provinsi Riau tahun 2014-2023

**Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Pekanbaru - Dumai terhadap Kota Dumai**

Dari 17 sektor dalam klasifikasi PDRB, sektor yang secara teoritis paling sensitif terhadap peningkatan aksesibilitas dan efisiensi distribusi adalah sektor Perdagangan Besar dan Eceran serta sektor Transportasi dan Pergudangan. Kedua sektor ini memiliki keterkaitan langsung dengan mobilitas barang, jasa, dan manusia.

**Tabel 2. Data PDRB Atas Dasar Harga Konstan Kota Dumai (Persen)**

PDRB Atas Dasar Harga Konstan (%)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Sektor Perdagangan Besar dan Eceran	0,95	0,13	2,16	2,84	1,91	2,87	-	9,02	3,33	6,44
	%	%	%	%	%	%	34,64%	%	%	%

<b>Sektor</b>	9,92	2,02	3,02	4,82	3,85	5,35	-	0,42	9,14	5,97
<b>Transportasi dan Pergudangan</b>	%	%	%	%	%	%	19,50%	%	%	%

Sumber: BPS Kota Dumai tahun 2014-2023

Sebelum beroperasinya Jalan Tol Pekanbaru-Dumai (2014-2019), sektor Perdagangan Besar dan Eceran di Kota Dumai menunjukkan pertumbuhan yang relatif stabil namun fluktuatif, dari 0,95% (2014) menjadi 2,87% (2019). Pola ini mengindikasikan adanya perkembangan aktivitas perdagangan, tetapi belum mengalami akselerasi signifikan akibat keterbatasan aksesibilitas dan efisiensi distribusi. Temuan ini sejalan dengan Mahdi et al., (2024) yang menegaskan pentingnya konektivitas infrastruktur jalan dalam meningkatkan efisiensi distribusi dan perluasan pasar.

Sementara itu, sektor Transportasi dan Pergudangan mencatat pertumbuhan yang relatif lebih tinggi pada beberapa tahun, seperti 9,92% (2014) dan 5,35% (2019), yang mencerminkan kuatnya basis aktivitas logistik Kota Dumai sebagai kota pelabuhan. Namun demikian, tanpa dukungan jalan tol, distribusi darat masih menghadapi kendala waktu tempuh dan biaya logistik yang relatif tinggi sehingga belum optimal.

Pada tahun 2020, kedua sektor mengalami kontraksi tajam, masing-masing sebesar -34,64% pada sektor perdagangan dan -19,50% pada sektor transportasi dan pergudangan. Penurunan ini diduga kuat dipengaruhi oleh pandemi COVID-19 yang menyebabkan pembatasan mobilitas dan perlambatan aktivitas ekonomi, khususnya pada sektor yang bergantung pada distribusi dan pergerakan barang.

Memasuki periode 2021-2022, terjadi pemulihan yang signifikan, ditandai dengan pertumbuhan sektor perdagangan sebesar 9,02% (2021) serta peningkatan sektor transportasi hingga 9,14% (2022). Menurut (Juneidi et al., 2023), pola pemulihan ini menunjukkan bahwa ketika mobilitas kembali normal, keberadaan jalan tol berperan sebagai akselerator dalam mendukung distribusi barang dan aktivitas ekonomi

Secara keseluruhan, operasional Jalan Tol Pekanbaru-Dumai berdampak positif terhadap peningkatan konektivitas dan efisiensi distribusi, meskipun dampaknya sempat teredam oleh tekanan eksternal berupa pandemi. Hal ini tercermin dari pola pertumbuhan pasca-2020 yang lebih akseleratif, sekaligus memperkuat peran Kota Dumai sebagai simpul distribusi regional.

## Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Pekanbaru - Dumai terhadap Kabupaten Siak

Tabel 3. Data PDRB Atas Dasar Harga Konstan Kabupaten Siak (Persen)

PDRB Atas Dasar Harga Konstan (%)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Sektor Perdagangan Besar dan Eceran</b>	3,88	1,81	5,36	4,93	6,08	4,80	-	9,87	12,93	6,95
	%	%	%	%	%	%	10,37%	%	%	%
<b>Sektor Transportasi dan Pergudangan</b>	3,99	6,29	3%	3,60	3,76	3,60	-	2,56	13,99	6,30
	%	%		%	%	%	0,32%	%	%	%

Sumber: BPS Kabupaten Siak tahun 2014-2023

Jika dibandingkan antara periode sebelum dan sesudah operasional jalan tol, terlihat adanya perbedaan pola pertumbuhan pada kedua sektor. Pada periode sebelum tol (2014–2019), pertumbuhan sektor Perdagangan Besar dan Eceran di Kabupaten Siak cenderung fluktuatif dengan tren yang relatif moderat dan belum menunjukkan akselerasi yang signifikan. Kondisi ini berkaitan dengan keterbatasan aksesibilitas dan efisiensi distribusi, sehingga biaya logistik relatif tinggi dan jangkauan pasar belum optimal (Tarigan, 2019). Sementara itu, sektor Transportasi dan Pergudangan juga menunjukkan pertumbuhan yang terbatas, mencerminkan konektivitas antarwilayah yang belum berkembang secara optimal.

Sebaliknya, pada periode setelah operasional jalan tol, khususnya pasca-2020, kedua sektor menunjukkan pola pemulihan yang lebih cepat dan peningkatan pertumbuhan yang lebih tinggi dibandingkan periode sebelumnya. Hal ini terlihat dari lonjakan pertumbuhan sektor perdagangan hingga 12,93% dan sektor transportasi dan pergudangan hingga 13,99% pada tahun 2022. Meskipun sempat mengalami kontraksi akibat pandemi COVID-19 pada tahun 2020, fase pemulihan menunjukkan bahwa keberadaan jalan tol berperan dalam mempercepat distribusi barang dan meningkatkan efisiensi aktivitas ekonomi. Temuan ini sejalan dengan Mahdi et al., (2024) yang menyatakan bahwa peningkatan konektivitas infrastruktur dapat memperkuat integrasi ekonomi antarwilayah.

Namun demikian, jika dibandingkan dengan Kota Dumai, peningkatan di Kabupaten Siak masih tergolong tidak konsisten, sebagaimana tercermin dari perlambatan kembali pada tahun 2023. Hal ini mengindikasikan bahwa dampak jalan tol di wilayah hinterland lebih bersifat bertahap (gradual) dan belum menghasilkan akselerasi pertumbuhan yang berkelanjutan.

### **Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Pekanbaru - Bangkinang terhadap Kabupaten Kampar**

**Tabel 4. Pertumbuhan PDRB ADHK Kabupaten Kampar (Persen)**

<b>Tahun</b>	<b>Total Pertumbuhan PDRB ADHK (%)</b>
2019	3,86%
2020	-0,9%
2021	3,45%
2022	4,83%
2023	4,22%
2024	2,72%

Sumber: BPS Kab. Kampar tahun 2019-2024

Periode analisis ini disesuaikan dengan operasional Jalan Tol Pekanbaru-Bangkinang yang mulai beroperasi pada tahun 2022, sehingga mencerminkan perbandingan kondisi sebelum dan sesudah tol, di mana dampaknya terhadap perekonomian daerah masih berada pada tahap awal dan belum menunjukkan akselerasi yang signifikan.

**Tabel 5. Data PDRB Atas Dasar Harga Konstan Kabupaten Kampar (Persen)**

<b>PDRB Atas Dasar Harga Konstan (%) Kab. Kampar</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<b>Sektor Perdagangan Besar dan Eceran</b>	5,21%	-14,6%	15,29%	13,94%	5,42%	5,10%
<b>Sektor Transportasi dan Pergudangan</b>	4,93%	-8,10%	5,74%	19,43%	5,76%	8,13%

Sumber: BPS Kabupaten Kampar tahun 2019-2024

Berdasarkan data PDRB ADHK sektor Perdagangan Besar dan Eceran serta Transportasi dan Pergudangan Kabupaten Kampar tahun 2019–2024, terlihat bahwa perubahan pola pertumbuhan tidak menunjukkan peningkatan yang konsisten setelah operasional Jalan Tol Pekanbaru–Bangkinang. Pada periode 2019–2021, kedua sektor mengalami fluktuasi dengan kontraksi pada tahun 2020 akibat pandemi COVID-19, kemudian pulih pada tahun 2021 yang lebih mencerminkan normalisasi aktivitas ekonomi.

Memasuki tahun 2022, terjadi peningkatan pertumbuhan pada kedua sektor, seperti sektor perdagangan sebesar 13,94% dan sektor transportasi dan pergudangan sebesar 19,43%. Namun demikian, peningkatan ini tidak berlanjut secara konsisten pada periode berikutnya, di mana pertumbuhan kembali menurun pada tahun 2023–2024, masing-masing menjadi 5,42% dan 5,10% pada sektor perdagangan serta 5,76% dan 8,13% pada sektor transportasi dan pergudangan. Pola ini menunjukkan bahwa lonjakan pada tahun awal operasional tol lebih mencerminkan efek pemulihan pasca-pandemi yang diperkuat oleh peningkatan konektivitas, namun belum mampu mendorong akselerasi pertumbuhan yang berkelanjutan.

Dengan demikian, keberadaan Jalan Tol Pekanbaru–Bangkinang dapat dikatakan memberikan dorongan awal terhadap aktivitas distribusi dan mobilitas ekonomi, tetapi dampaknya di Kabupaten Kampar masih bersifat terbatas dan belum optimal. Hal ini mengindikasikan bahwa sebagai wilayah hinterland, Kampar belum sepenuhnya mampu memanfaatkan keberadaan infrastruktur tol untuk mendorong pertumbuhan ekonomi secara signifikan, sehingga manfaat yang dihasilkan cenderung stabil dan belum menunjukkan transformasi struktural yang kuat.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil analisis, pembangunan infrastruktur jalan tol di Provinsi Riau memberikan dampak yang berbeda terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah hinterland. Peningkatan konektivitas terbukti mampu mendorong aktivitas ekonomi, khususnya pada sektor perdagangan serta transportasi dan pergudangan, namun dampak tersebut tidak terjadi secara merata. Kabupaten Siak menunjukkan adanya peningkatan yang bersifat gradual, sementara Kabupaten Kampar cenderung mengalami pertumbuhan yang stabil tanpa akselerasi yang signifikan. Di sisi lain, Kota Dumai sebagai wilayah dengan fungsi distribusi yang kuat justru menunjukkan dampak yang lebih optimal.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan tol tidak secara otomatis meningkatkan pertumbuhan ekonomi seluruh wilayah hinterland, melainkan sangat dipengaruhi oleh karakteristik wilayah, tingkat keterhubungan dengan pusat ekonomi, serta kesiapan dalam memanfaatkan infrastruktur yang tersedia. Oleh karena itu, diperlukan kebijakan pendukung yang mampu mengoptimalkan pemanfaatan jalan tol agar manfaatnya dapat dirasakan secara lebih merata di wilayah hinterland.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, F. S. (2022). *Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Jawa Tengah*. 11(1), 1–18.
- Apriliyaningsih, S., Saepudin, E., Putri, R., Karmelia, A., & Sandi, M. (2025). Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Evaluasi Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Peningkatan Konektivitas Antar Daerah, Pertumbuhan Ekonomi Regional, serta Dampaknya Terhadap Masyarakat dan Lingkungan Hidup. *Jurnal Ilmiah Ekonomi*, 1(2), 44–53.
- Iriyadi, Setiawan, B., & Sutarti. (2016). Pelatihan Analisis Data Penelitian (Primer dan Sekunder) Bagi Mahasiswa STIE KESATUAN. *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 1(1), 1–4.
- Juneidi, M. B., Tampubolon, D., Hamidi, W., Juneidi, M. B., Tampubolon, D., Hamidi, W., ... Pekanbaru, K. (2023). *Dampak Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat di Kecamatan Pinggir , Kabupaten Bengkalis*. 4(2).
- Lature, A. (2025). Analisis Pengaruh Pembangunan Jalan Tol terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Bengkalis. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 9(2), 23321–23325.
- Mahdi, A., Hidayat, A., Falatehan, F., & Economics, E. (2024). *A Systematic Literature Review On The Impact of Toll Road Development To The Local Business On The Existing National Road*. 8(1), 55–69.
- Narulita, L., Asmara, K., & Nisa, F. L. (2025). *Evaluasi Dampak Infrastruktur Jalan Tol Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Mojokerto dengan Pendekatan Synthetic Control Method (SCM)*. 7(3), 802–810.
- Safitri, S. I., Yudono, A., & Firdausiyah, N. (2024). *Pengaruh Jalan Tol Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kota/Kabupaten yang Dilalui Jalan Tol Surabaya=Malang*. 13(0341), 183–192.
- Sulung, U., & Muspawi, M. (2024). Memahami Sumber Data Penelitian: Primer, Sekunder, dan Tersier. *Jurnal Edu Research*, 5(3), 110–116.
- Tarigan, R. (2019). *Ekonomi Regional Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.