



**DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL PROBOLINGGO  
BARAT – GRATI TERHADAP PENDAPATAN TOKO BUAH  
TANGAN**

**(Studi Kasus Sepanjang Jalan Umum Ketapang – Grati)**

**SKRIPSI**

**Oleh :**

**Prima Claudia Widyansa  
NIM. 160810101236**

**PROGRAM STUDI EKONOMI PEMBANGUNAN  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS JEMBER**

**2020**



**DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL PROBOLINGGO BARAT  
– GRATI TERHADAP PENDAPATAN TOKO BUAH TANGAN  
(Studi Kasus Sepanjang Jalan Umum Ketapang – Grati)**

**SKRIPSI**

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi Pada  
Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Jember

**Oleh :**

Prima Claudia Widyansa  
NIM. 160810101236

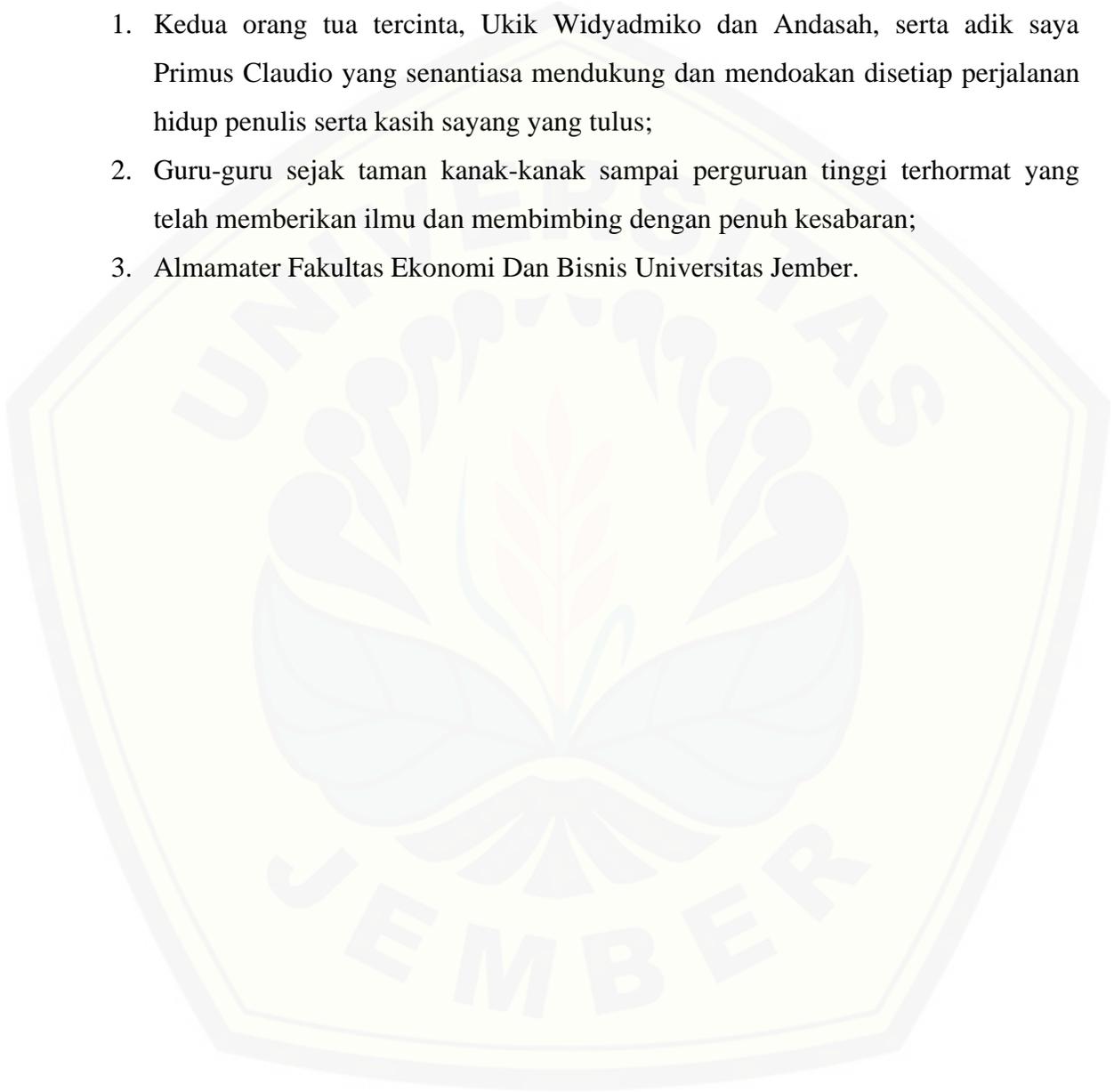
**PROGRAM STUDI EKONOMI PEMBANGUNAN  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS JEMBER**

**2020**

## PERSEMBAHAN

Dengan penuh rasa syukur yang sebesar-besarnya kepada Allah SWT Skripsi ini saya persembahkan untuk :

1. Kedua orang tua tercinta, Ukik Widyadmiko dan Andasah, serta adik saya Primus Claudio yang senantiasa mendukung dan mendoakan disetiap perjalanan hidup penulis serta kasih sayang yang tulus;
2. Guru-guru sejak taman kanak-kanak sampai perguruan tinggi terhormat yang telah memberikan ilmu dan membimbing dengan penuh kesabaran;
3. Almamater Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Jember.



## MOTO

“Ketakutanmu terhadap kegagalan, itulah yang membuatmu gagal”

(Habib Syech)

“Anak perempuan pertama, bahunya harus sekuat baja, hatinya harus setegar karang, saya harus sukses agar kelak dapat membantu orang lain”

(Prima Claudia)

“Think like queen a queen is not afraid to fail. Failure is another stepping stone to greatness”

(Oprah Winfrey)

**PERNYATAAN**

Saya yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : Prima Claudia Widyansa

NIM : 160810101236

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang berjudul “Dampak Pembangunan Jalan Tol Probolinggo Barat – Grati Terhadap Pendapatan Toko Buah Tangan (Studi Kasus Sepanjang Jalan Umum Ketapang – Grati)” adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali kutipan yang sudah saya sebutkan sumbernya, belum pernah diajukan pada institusi mana pun, dan bukan hasil jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, tanpa ada tekanan dan paksaan dari pihak mana pun serta bersedia mendapatkan sanksi akademik jika pernyataan dikemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 12 Februari 2020  
Yang menyatakan,

Prima Claudia Widyansa  
NIM 160810101236

**SKRIPSI**

**DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL PROBOLINGGO  
BARAT – GRATI TERHADAP PENDAPATAN TOKO BUAH  
TANGAN**

**(Studi Kasus Sepanjang Jalan Umum Ketapang – Grati)**

Oleh :

Prima Claudia Widyansa

NIM 160810101236

Pembimbing

Dosen Pembimbing Utama : Dr. Riniati, M.P.

Dosen Pembimbing Anggota : Dr. Siswoyo Hari Santoso, S.E., M.Si.

**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

Judul Skripsi : Dampak Pembangunan Jalan Tol Probolinggo Barat –  
Grati Terhadap Pendapatan Toko Buah Tangan (Studi  
Kasus Sepanjang Jalan Umum Ketapang – Grati)

Nama Mahasiswa : Prima Claudia Widyansa

NIM : 160810101236

Fakultas : Ekonomi dan Bisnis

Jurusan : Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan

Konsentrasi : Ekonomi Regional

Tanggal Persetujuan : 16 Maret 2020

Pembimbing I

Pembimbing II

Dr. Riniati, M.P.  
NIP. 196004301986032001

Dr. Siswoyo Hari Santosa, S.E., M.Si.  
NIP. 196807151993031001

Mengetahui,  
Koordinator Program Studi

Dr. Herman Cahyo D, S.E., M.P.  
NIP 197207131999031001

**PENGESAHAN**

**Judul Skripsi**

**DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL PROBOLINGGO BARAT  
– GRATI TERHADAP PENDAPATAN TOKO BUAH TANGAN  
(Studi Kasus Sepanjang Jalan Umum Ketapang – Grati)**

Yang dipersiapkan dan disusun oleh:

Nama : Prima Claudia Widyansa

NIM : 160810101236

Jurusan : Ekonomi Pembangunan

Telah dipertahankan didepan panitia penguji pada tanggal :

20 Februari 2020

Dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima sebagai kelengkapan guna memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.

Susunan Panitia Penguji

1. Ketua : Dr. Herman Cahyo D, S.E., M.P. (.....)  
NIP. 197207131999031001
2. Sekretaris : Drs. P. Edi Suswandi, M.P. (.....)  
NIP. 195504251985031001
3. Anggota : Dr. Duwi Yunitasari, S.E., M.E. (.....)  
NIP. 197806162003122001

Mengetahui/Menyetujui  
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis  
Universitas Jember

Dr. Muhammad Miqdad, S.E., M.M., Ak., CA.  
NIP. 19710727 199512 1 001

DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL PROBOLINGGO BARAT – GRATI  
TERHADAP PENDAPATAN TOKO BUAH TANGAN

(Studi Kasus Sepanjang Jalan Umum Ketapang Hingga Grati)

**Prima Claudia Widyansa**

*Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis,  
Universitas Jember*

**ABSTRAK**

Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Timur membuat pemerintah harus meningkatkan infrastruktur jalan tol. Pembangunan infrastruktur tidak terlepas dari dampak positif dan negatif. Manfaat langsung dari jalan tol adalah waktu berkendara efisien dan bebas hambatan. Namun, semua manfaat ekonomi tersebut hanya diterima oleh pengguna jalan langsung, sementara masyarakat disekitar jalan memiliki eksternalitas negatif, seperti disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati terdapat sektor ekonomi seperti toko buah tangan yang terkena dampaknya. Penelitian ini membahas tentang “Dampak Pembangunan Jalan Tol Probolinggo Barat–Grati Terhadap Pendapatan Toko Buah Tangan (Studi Kasus Sepanjang Jalan Umum Ketapang – Grati). Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis pendapatan toko buah tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati sebelum dan sesudah adanya jalan tol. Metode yang digunakan *Ordinary Least Square (OLS)*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara simultan, semua variabel berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan toko buah tangan. Secara parsial, variabel jam kerja tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan toko buah tangan, sedangkan variabel modal dan banyaknya pembeli dinyatakan berpengaruh signifikan terhadap pepemghasilan toko buah tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Probolinggo.

**Kata Kunci:** *Infrastruktur, pendapatan Toko Buah Tangan, Modal, Jam kerja, Banyaknya pembeli, Ordinary Least Square (OLS)*

***THE IMPACT OF THE TURNPIKE DEVELOPMENT OF WEST  
PROBOLINGGO – GRATI TOWARDS SOUVENIR SHOP INCOME***

*(Case Study Along the Public Road of Ketapang until Grati)*

**Prima Claudia Widyansa**

*Department of Economics and Development Studies, Faculty of Economics and  
Business, Jember University*

**ABSTRACT**

*The increasing number of transportation in East Java Province has made the government to improve toll road infrastructure. Infrastructure development has positive and negative impacts. The immediate benefit of the toll road is efficient and barrier-free driving time. However, all these benefits are only received by direct road users, but the community around the road has negative externalities. Such as along the Ketapang to Grati public roads there are economic sectors like souvenir shops that are affected. This study discusses "The Impact of The Turnpike Development of West Probolinggo - Grati Towards Sovenir Shop Income (Case Study Along the Public Road of Ketapang until Grati). The purpose of this research is to analyze the income of souvenir shops along the Ketapang to Grati public roads before and after had the toll road. The method used is Ordinary Least Square (OLS). The results showed that simultanly all the variables significantly influence the income of souvenir shops. Partially, the working hours variable does not significantly influence the income of the souvenir shop, while the capital variable and the customer are stated to have a significant effect on the income of the souvenir shop along the Ketapang to Probolinggo public roads*

*Keywords: infrastructure, income, capital, working hours, customer, Ordinary least square (OLS)*

**RINGKASAN**

**DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL PROBOLINGGO BARAT – GRATI TERHADAP PENDAPATAN TOKO BUAH TANGAN (Studi Kasus Sepanjang Jalan Umum Ketapang – Grati);** Prima Claudia Widyansa; 160810101236; 2020; Program Studi Ekonomi Pembangunan Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Universitas Jember.

Hampir setiap tahun seluruh wilayah di Indonesia selalu mengalami peningkatan dalam hal pembangunan. Perkembangan sebuah daerah akibat pertumbuhan penduduk yang sangat pesat mengakibatkan meningkatnya atas tuntutan permintaan pengadaan, perbaikan dan layanan prasarana transportasi, baik dalam segi kualitas maupun kuantitas, yang salah satunya infrastruktur jalan. Dalam mendorong pembangunan ekonomi perlu ketersediaan infrastruktur, terutama hal yang mendukung mobilitas dan aksesibilitas penduduk dalam berbagai aktivitas kegiatannya. Jalan tol adalah salah satu infrastruktur yang sedang dikembangkan di Indonesia. Beberapa literature membuktikan bahwa manfaat langsung dari jalan tol adalah pengeluaran dalam pembiayaan berkendara, waktu mengemudi yang cepat dan tingkat kecelakaan yang rendah. Namun, semua manfaat ekonomi tersebut hanya di terima oleh pengguna jalan langsung pada jalan tol, sementara mereka yang tinggal di sekitar jalan mungkin memiliki eksternalitas negative (Handy, Kubly dan Oden, 2000). Akibat adanya jalan tol beberapa sektor ekonomi yang tidak terlewati karena masyarakat lebih memilih jalan tol yang bebas hambatan dan berpaling dari jalan umum dimana di jalan umum tersebut terdapat sektor – sektor ekonomi, hal tersebut mengakibatkan perubahan pendapatan sektor tersebut.

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan analisis Regresi Linier Berganda dengan metode *Ordinary Least Square (OLS)* yang diolah dengan menggunakan aplikasi Eviews. Hasil Analisis Regresi Linier Berganda data sebelum adanya jalan tol menggunakan Eviews menghasilkan persamaan  $Y = 3.499748 + 0.325184X_1 + 0.365286X_2 + 0.097983X_3$  dengan nilai Probabilitas uji F (secara simulatan) sebesar 0.000000 menunjukkan bahwa secara bersama – sama,

variabel modal, banyaknya pembeli dan jam kerja berpengaruh signifikan terhadap pendapatan toko buah tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati. Uji T (secara parsial) modal 0.0000, banyaknya pembeli 0.0082, dan jam kerja 0.2713. Hal ini menunjukkan bahwa secara parsial variabel jam kerja dinyatakan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan toko buah tangan sepanjang jalan umum, sedangkan modal dan banyaknya pembeli dinyatakan berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan toko buah tangan sepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati dengan tingkat signifikan sebesar  $\alpha = 5\%$ . Koefisien determinasi  $R^2$  sebesar 0.870484 menunjukkan bahwa jumlah modal, banyaknya pembeli dan jam kerja dapat menjelaskan variabel independen sebesar 87% sedangkan 13% dijelaskan oleh variabel dependen.

Sedangkan hasil Analisis Regresi Linier Berganda data sesudah adanya jalan tol menggunakan Eviews menghasilkan persamaan  $Y = 2.482218 + 0.497195X_1 + 0.318745X_2 + 0.130657 X_3$  dengan nilai Probabilitas uji F (secara simulatan) sebesar 0.000000 menunjukkan bahwa secara bersama – sama, variabel modal, banyaknya pembeli dan jam kerja berpengaruh signifikan terhadap pendapatan toko buah tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati. Uji T (secara parsial) modal 0.0003, banyaknya pembeli 0.0135, dan jam kerja 0.3000. Hal ini menunjukkan bahwa secara parsial variabel jam kerja dinyatakan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan toko buah tangan sepanjang jalan umum, sedangkan modal dan banyaknya pembeli dinyatakan berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan toko buah tangan sepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati dengan tingkat signifikan sebesar  $\alpha = 5\%$ . Koefisien determinasi  $R^2$  sebesar 0.798783 menunjukkan bahwa jumlah modal, banyaknya pembeli dan jam kerja dapat menjelaskan variabel independen sebesar 79% sedangkan 31% dijelaskan oleh variabel dependen.

Adanya perbedaan yang signifikan antara pendapatan sebelum adanya jalan tol dan sesudah adanya jalan tol, dimana dampak tersebut mempengaruhi pendapatan, modal dan banyaknya pembeli toko buah tangan sepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati. Modal dan banyaknya pembeli berpengaruh signifikan terhadap

pendapatan toko buah tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati. Artinya dari kedua variabel ini mempunyai pengaruh terhadap pendapatan toko buah tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati. Variabel modal yang berpengaruh paling dominan terhadap pendapatan toko buah tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati, artinya semakin tinggi modal yang dikeluarkan maka semakin tinggi pendapatan yang diperoleh.



## PRAKATA

Puji Syukur kehadiran Allah Yang Maha Esa atas degala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Dampak Pembangunan Jalan Tol Probolinggo Barat–Grati Terhadap Pendapatan Toko Buah Tangan (Studi Kasus Sepanjang Jalan Umum Ketapang – Grati)”. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat menyelesaikan pendidikan strata satu (S1) pada Jurusan Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Dr. Riniati, M.P. selaku Dosen Pembimbing I dan Dr. Siswoyo Hari Santoso, S.E., M.Si. selaku Dosen Pembimbing II yang telah meluangkan waktu, pikiran dan perhatian dalam menulis skripsi ini;
2. Dr. Endah Kurnia Lestari, S.E., M.E. selaku Dosen pembimbing Akademik yang telah membimbing selama penulis menjadi mahasiswa.
3. Dosen Penguji Dr. Herman Cahyo D., S.E., M.P., Drs. P. Edi Suswandi, M.P. dan Dr. Duwi Yunitasari, S.E., M.E. yang telah menguji hasil karya penulisan saya dengan teliti dan baik
4. Keluarga yang telah memberikan dorongan dan doanya terutama Papa saya Ukik Widyadmiko dan Mama saya Andasah dan adik saya Primus Claudio.
5. Teman baik saya Syahrul Ramadhani, Shavira, Retno, Shintya, Adit, Ratna, Robiatul, Gita, Devana, Venty, Dita, Gusti, Haris yang telah membantu dan menyemangati saya dari awal kuliah

Jember, 12 Februari 2020

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN SAMPUL.....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN JUDUL.....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN.....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN MOTTO.....</b>	<b>iv</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN.....</b>	<b>v</b>
<b>HALAMAN PEMBIMBING.....</b>	<b>vi</b>
<b>HALAMAN TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....</b>	<b>vii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN.....</b>	<b>viii</b>
<b>ABSTRAK.....</b>	<b>ix</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>x</b>
<b>RINGKASAN.....</b>	<b>xi</b>
<b>PRAKATA.....</b>	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>xv</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>xx</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xxii</b>
<b>GAMBAR LAMPIRAN.....</b>	<b>xxiii</b>
<b>BAB 1. PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Latar Belakang.....</b>	<b>1</b>
<b>1.2 Rumusan Masalah.....</b>	<b>7</b>
<b>1.3 Tujuan Penelitian.....</b>	<b>8</b>
<b>1.4 Manfaat Penelitian.....</b>	<b>8</b>
<b>BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>9</b>

<b>2.1 Landasan Teori.....</b>	<b>9</b>
2.1.1 Teori pertumbuhan Endogen.....	9
2.1.2 Teori Permintaan Keynes.....	10
2.1.3 Teori Permintaan M Freidman.....	11
<b>2.2 Sumber – Sumber Pendapatan.....</b>	<b>12</b>
2.2.1 Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan.....	13
2.1.10 Infrastruktur Jalan Tol dan Pendapatan.....	13
<b>2.3 Penelitian Terdahulu.....</b>	<b>14</b>
<b>2.3 Kerangka Konseptual.....</b>	<b>20</b>
<b>2.4 Hipotesis Penelitian.....</b>	<b>22</b>
<b>BAB 3. METODE PENELITIAN.....</b>	<b>23</b>
<b>3.1 Rancangan Penelitian.....</b>	<b>23</b>
3.1.1. Lokasi dan Waktu Penelitian.....	23
3.1.2 Jenis dan Sumber Data.....	23
3.1.3 Unit Analisis .....	23
3.1.4 Populasi dan Sampel.....	23
3.1.5 Metode Pengumpulan Data.....	24
3.1.6 Metode Analisis Data.....	25
<b>3.2 Uji Statistik.....</b>	<b>25</b>
3.2.1 Uji F (Uji Bersama).....	26
3.2.2 Uji t (Uji Parsial).....	26
3.2.3 Koefisien Determinasi Berganda ( $R^2$ ) .....	27
<b>3.3 Uji Ekometrika.....</b>	<b>28</b>
3.3.1 Uji Multikolinieritas.....	28

3.3.2 Uji Heteroskedastisitas.....	28
3.3.3 Uji Normalitas.....	28
<b>BAB 4. PEMBAHASAN.....</b>	<b>30</b>
<b>4.1 Gambaran Umum Obyek Penelitian.....</b>	<b>30</b>
4.1.1 Letak dan Keadaan Geografis.....	30
4.1.2 Profil Jalan Tol Probolinggi Barat – Grati.....	32
4.1.3 Profil Wilayah Sepanjang Jalan Umum Ketapang - Grati.....	33
4.1.4 Profil Toko Buah Tangan .....	33
<b>4.2 Gambaran Umum Variabel Penelitian.....</b>	<b>34</b>
4.2.1 Pendapatan Toko Oleh –Oleh.....	34
4.2.2. Modal .....	36
4.2.3 Banyaknya Pembeli .....	37
4.2.4 Jam Kerja.....	39
<b>4.3 Metode Analisis Data.....</b>	<b>40</b>
4.3.1 Analisis Regresi Linier Berganda.....	40
<b>4.4 Uji Statistik.....</b>	<b>43</b>
4.4.1 Uji F – Statistik (Uji Bersama).....	43
4.4.2 Uji t (Uji Parsial).....	43
4.4.3 Koefisien Determinasi ( $R^2$ ).....	46
<b>4.5 Uji Ekometrika (Uji Asumsi Klasik).....</b>	<b>47</b>
4.5.1 Uji Multikolinieritas.....	47
4.5.2 Uji Heteroskedasitas.....	49
4.5.3 Uji Normalitas.....	50
<b>4.6 Pembahasan.....</b>	<b>51</b>

4.6.1 Pengaruh Modal Terhadap Pendapatan Toko Buah Tangan.....	53
4.6.2 Pengaruh Banyaknya Pembeli Terhadap Pendapatan.....	54
4.6.3 Pengaruh Jam Kerja Terhadap Pendapatan.....	54
<b>BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>56</b>
<b>5.1 Kesimpulan.....</b>	<b>56</b>
<b>5.2 Saran.....</b>	<b>56</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>57</b>
<b>LAMPIRAN A .....</b>	<b>59</b>
<b>LAMPIRAN B.....</b>	<b>60</b>
<b>LAMPIRAN C.....</b>	<b>62</b>
<b>LAMPIRAN D .....</b>	<b>67</b>

**DAFTAR TABEL**

	Halaman
1.1 Tabel Kendaraan Bermotor Di Provinsi Jawa Timur 2013 – 2017.....	2
1.2 Tabel Jalan Tol Yang Tersebar Di Setiap Wilayah Jawa Timur.....	3
1.3 Tabel Jalan Tol Probolinggo Hingga Pasuruan.....	4
1.4 Tabel Jumlah Volume Kendaraan Tol Probolinggo – Pasuruan.....	5
1.5 Tabel Jumlah Toko Buah Tangan Disepanjang Jalan Umum Ketapang - Grati.....	6
2.1 Tabel Penelitian Terdahulu.....	17
4.1 Tabel Pendapatan Toko Buah Tangan Sebelum Adanya Jalan Tol.....	34
4.2 Tabel Pendapatan Toko Buah Tangan Sesudah Adanya Jalan Tol.....	35
4.3 Tabel Modal Toko Buah Tangan Sebelum Adanya Jalan Tol.....	36
4.4 Tabel Modal Toko Buah Tangan Sesudah Adanya Jalan Tol.....	37
4.5 Tabel Banyaknya Pembeli Toko Buah Tangan Sesudah Adanya Jalan Tol.....	38
4.6 Tabel Banyaknya Pembeli Toko Buah Tangan Sebelum Adanya Jalan Tol.....	39
4.7 Tabel Jam Kerja Toko Buah Tangan.....	40
4.8 Tabel Regresi Variabel Pendapatan Sebelum Adanya Jalan Tol.....	41
4.9 Tabel Regresi Variabel Pendapatan Sesudah Adanya Jalan Tol.....	42
4.10 Hasil Estimasi Uji-T Toko Buah Tangan Sebelum Adanya Jalan Tol.....	45
4.11 Hasil Estimasi Uji-T Toko Buah Tangan Sesudah Adanya Jalan Tol.....	46
4.12 Hasil Uji Variance Inflation Factor Sebelum Adanya Jalan Tol.....	48

4.13 Hasil Uji *Variance Inflation Factor* Sesudah Adanya Jalan Tol .....49

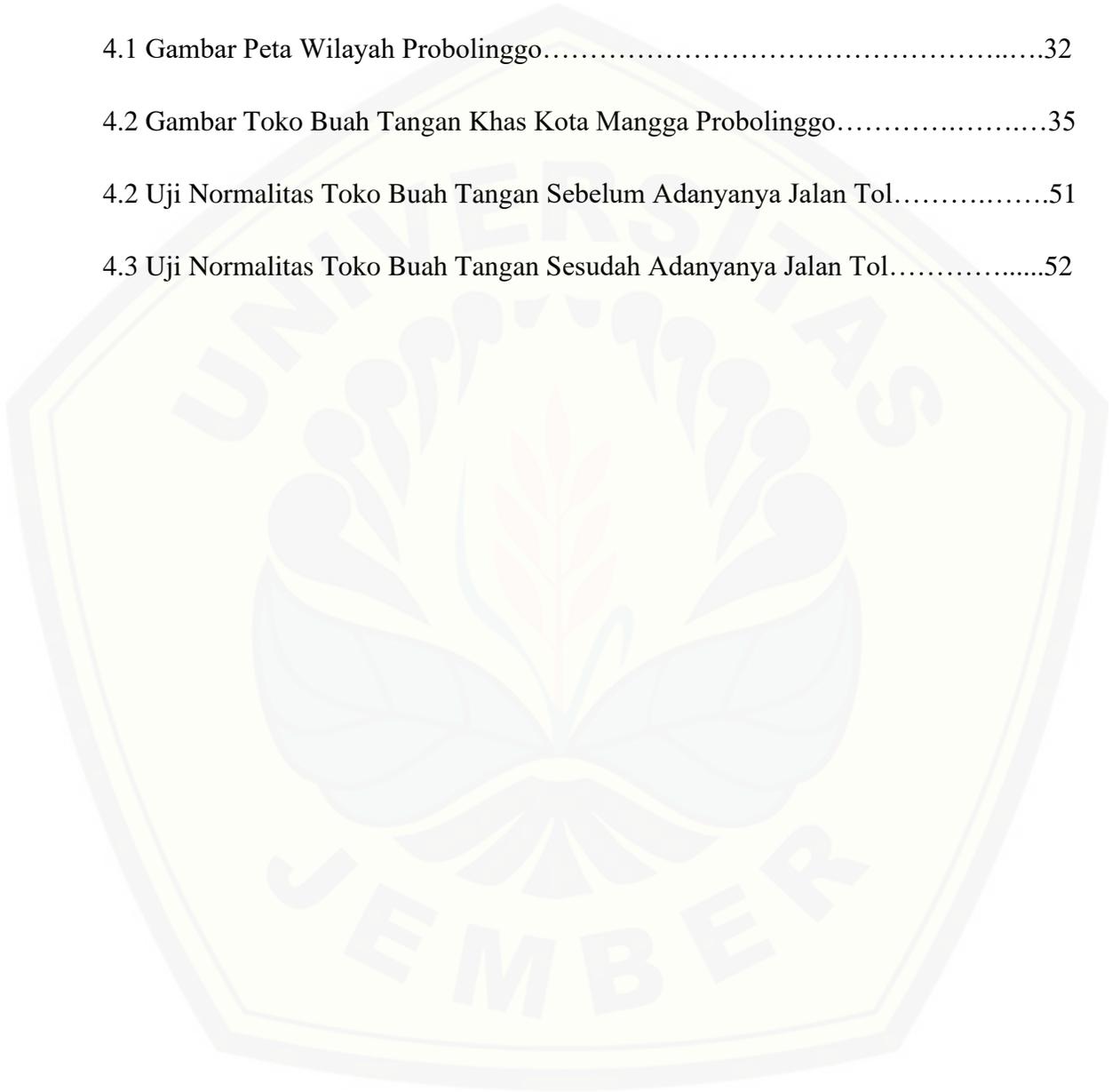
4.14 Tabel Uji Heteroskedastisitas Sebelum Adanya Jalan Tol .....50

4.15 Uji Heteroskedastisitas Sesudah Adanya Jalan Tol.....50



**DAFTAR GAMBAR**

	Halaman
2.1 Gambar Kerangka Konsep Penelitian.....	24
4.1 Gambar Peta Wilayah Probolinggo.....	32
4.2 Gambar Toko Buah Tangan Khas Kota Mangga Probolinggo.....	35
4.2 Uji Normalitas Toko Buah Tangan Sebelum Adanyanya Jalan Tol.....	51
4.3 Uji Normalitas Toko Buah Tangan Sesudah Adanyanya Jalan Tol.....	52



**TABEL LAMPIRAN**

	Halaman
Lampiran A Koesioner.....	59
Lampiran B Data Penelitian Pendapatan Sebelum Adanya Jalan Tol .....	60
Lampiran B Data Penelitian Pendapatan Sesudah Adanya Jalan Tol .....	61
Lampiran C Regresi Linier Berganda Pendapatan Sebelum Adanya Jalan Tol.....	62
Lampiran D Regresi Linier Berganda Pendapatan Sesudah Adanya Jalan Tol .....	67
Lampiran Dokumentasi.....	72

## BAB 1. PENDAHULUAN

### 1.1.Latar Belakang

Saat ini negara kita sedang gencar – gencarnya membangun infrastruktur, baik infrastruktur yang merujuk pada jaringan fisik seperti jalan dan bandara maupun infrastruktur non–fisik seperti pasokan listrik, kesejahteraan sosial dan kesehatan.Salah satu yang mempengaruhi perekonomian Indonesia saat ini adalah pembanguna infrastruktur, hal ini di tandai dengan kualitas dan kuantitas infrastruktur atau prasarana. Hampir setiap tahun seluruh wilayah di Indonesia selalu mengalami peningkatan dalam hal pembangunan. Sebuah pembangunan yang tepat tentunya memberikan dampak positif apabila pembangunan tersebut dikelola dengan baik.Pendekatan kawasan berorientasi pada pencapaian atau terwujudnya fungsi dari suatu kawasan, sedangkan pendekatan tata ruang mengarah pada penentuan lokasi pembangunan yang tepat. Dari dua pendekatan tersebut mengarah kepada pencapaian efektifitas dan efisiensi pembangunan.Karena kondisi dan potensi dari masing – masing tiap wilayah berbeda, maka pendekatan kawasan dan pendekatan tata ruang yang diterapkan dimasing-masing wilayah menjadi berbeda, namun tidak menutup kemungkinan diantara beberapa wilayah dapat diterapkan pendekatan yang sama (Abu Hasan, 2017).

Tingginya tingkat permintaan lahan terbangun tidak lain karena pengaruh dari semakin tingginya tingkat pertumbuhan penduduk. Jenis pembangunan yang dilakukan cukup beragam, seperti pembangunan perdagangan dan jasa, pembangunan kawasan permukiman, perindustrian, pembangunan infrastuktur dan lain – lain. Pembangunan yang diterapkan terhadap suatu kawasan harus berdasarkan potensi dan kondisi yang di miliki kawasan tersebut, harus sesuai dengan kapasitas, kesesuain dan daya dukung lahan, maka dari hal tersebut diharapkan meningkatnya hasil produksi dan tingkat produktivitas akan lebih tinggi, yang artinya tingkat keberhasilan yang dicapai adalah optimum atau mencapai tingkat optimalitas.Perkembangan sebuah daerah akibat pertumbuhan penduduk yang sangat pesat mengakibatkan meningkatnya atas tuntutan permintaan pengadaan, perbaikan dan layanan prasarana transportasi, baik dalam segi kualitas maupun kuantitas, yang salah satunya

infrastruktur jalan. Dalam mendorong pembangunan ekonomi perlu ketersediaan infrastruktur, terutama hal yang mendukung mobilitas dan aksesibilitas penduduk dalam berbagai aktivitas kegiatannya.

Jalan tol adalah salah satu infrastruktur yang sedang dikembangkan di Indonesia. Jalan tol termasuk memiliki peran yang penting dalam menghubungkan antar daerah yang didesain khusus sebagai jalan alternative jalur darat yang bebas dari hambatan. Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2005 Tentang Jalan Tol pada Pasal 1 ayat (2) menjelaskan bahwa jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Dengan adanya pembangunan jalan tol maka meningkatkan aksesibilitas dan kapasitas jaringan jalan dalam lalulintas. Menurut Sutiyoso (2007) pertumbuhan penduduk pada suatu daerah, pada dasarnya akan diikuti dengan jumlah kendaraan yang akan bertambah. Perbandingan penambahan jumlah ruas jalan dengan kenaikan jumlah kendaraan sangat tidak seimbang, hal ini dapat dibuktikan dari naiknya jumlah kendaraan yang berada di Provinsi Jawa Timur tercatat pada tahun 2013 jumlah total kendaraan sebesar 104.118.969 unit, namun pada tahun 2017 meningkat pesat menjadi 138.556.669 unit, artinya dalam kurun 5 tahun terdapat kenaikan jumlah kendaraan sebesar 34.437.700 atau 4,02% dari sebelumnya.

Tabel 1.1 kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Timur 2013-2017 (jumlah unit)

Jenis Kendaraan Bermotor	Jumlah Kendaraan Bermotor (unit)				
	2013	2014	2015	2016	2017
Mobil Penumpang	11484514	12599038	13480973	14580666	15493068
Mobil Bis	2286309	2398846	2420917	2486898	2509258
Mobil Barang	5615494	6235136	6611028	7063433	7523550
Sepeda motor	84732652	92976240	98881267	105150082	113030793
Jumlah	104118969	114209260	137394185	129281079	138556669

Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Timur 2018 (diolah)

Maka kenaikan jumlah kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Timur menandakan dibutuhkan pembangunan jalan tol untuk mempermudah aksesibilitas

dan mobilitas kendaraan bermotor. Berikut adalah jalan tol yang tersebar di Provinsi Jawa Timur,

Tabel 1.2 Jalan Tol Provinsi Jawa Timur

Ruas	Sebutan	Panjang (km)	Beroperasi (km)	Operator / BUJT
Ngawi-Kertosono	Soker	87,02	87,02	PT Jasa Marga Ngawi Kertosono Kediri
Mojokerto-Kertosono	Kermo	40,50	40,50	PT Marga Harjaya Infrastruktur
Surabaya-Mojokerto	Sumo	36,27	36,27	PT Jasa Marga Surabaya Mojokerto
Surabaya-Gresik	-	20,70	20,70	PT Marga Bumi Mataraya
Surabaya-Gempol	Surgem	45	45	PT Jasa Marga (persero)Tbk
Waru-Juanda	Warunda	12	12	PT Citra Margatama Surabaya
Gempol-Pandaan	Gempan	13	13	PT Margabumi Adhikaraya
Pandaan-Malang	Mapan	38,69	30,62	PT Jasa Marga (Persero) Tbk
Gempol-Pasuruan	Gempas	34,15	34,15	PT Transmarga jatim Pasuruan
Pasuruan-Probolinggo	Paspor	45	31,30	PT Trans Jawa Paspor jalan Tol

Sumber :Daftar jalan Tol Departemen PU 2019 (diolah)

Jalan tol Probolinggo-Pasuruan yang memiliki panjang 45 km masih terbagi lagi menjadi 4 bagian yaitu:

Tabel 1.3 Jalan Tol yang menghubungkan Probolinggo dan Pasuruan

Bagian	Panjang (km)	Rute
Bagian I	13,5	Grati Kab.Pasuruan – Tongas
Bagian II	6,8	Tongas –Probolinggo Barat
Bagian III	10,9	Probolinggo Barat-Probolinggo Timur
Bagian IV	13,7	Probolinggo Timur-Gending

Sumber : Situs Direktorat Jendral Bina Marga – Departemen PU 2019 (Diolah)

Seperti yang di kemukakan oleh Weisbrod (2000) dalam mengukur pengaruh proyek jalan raya menjadi tiga kelompok, yaitu efek langsung, efek tidak langsung dan efek induksi. Efek langsung akan mempengaruhi biaya operasi dan pasar, efek tidak langsung akan mempengaruhi bisnis dan pertumbuhan pemasok, sementara efek yang diinduksi akan dihasilkan dari peningkatan pengeluaran pekerja, partisipasi angkatan kerja bahkan harga tanah. Dampak infrastruktur pembangunan jalan tol terhadap pertumbuhan ekonomi berupa aksesibilitas dan mobiltas logistik, dampak langsungnya adalah perjalanan waktu dan biaya pengiriman lebih efisien. Munnell (1990) dalam penelitiannya di USA menyatakan bahwa infrastruktur menghasilkan eksternalitas positif. Variabel seperti jalan, sekolah, rumah sakit, fasilitas air minum, gas, listrik dan infrastruktur non militer lainnya mempunyai dampak positif pada produktivitas output. Eksternalitas positif dari infrastruktur yaitu *spillover effect* dalam bentuk peningkatan produktivitas perusahaan tanpa perusahaan tersebut harus meningkatkan input modal dan tenaga kerja.

Namun, dampak pembangunan jalan tol akan berbeda bila lokasi infrastruktur dan rute yang di lalui berada di kabupaten atau di kota kecil. Chandra dan Thompson (2000) menjelaskan bahwa pendapatan di wilayah kota kecil atau kabupaten yang dilalui oleh jalan tol maka 3% sampai 10% lebih tinggi di bandingkan dengan yang tidak di lalui oleh jalan tol, peningkatan pendapatan akan dirasakan oleh industri termasuk penjual ritel. Namun, kegiatan ekonomi di wilayah itu akan dipindah ke wilayah yang dilalui oleh jalan tol.

Beberapa literature Chandra, Thomson dan Weisbrod membuktikan bahwa manfaat langsung dari jalan tol adalah pengeluaran dalam pembiayaan berkendara, waktu mengemudi yang cepat dan tingkat kecelakaan yang rendah. Namun, semua manfaat ekonomi tersebut hanya diterima oleh pengguna jalan langsung pada jalan tol, sementara mereka yang tinggal disekitar jalan mungkin memiliki eksternalitas negatif (Handy, Kubly dan Oden, 2000). Pembangunan jalan tol Probolinggo Barat – Grati yang memiliki panjang 20,3 km beroperasi dengan baik, banyak kendaraan yang melewati tol tersebut dari wilayah timur untuk menuju wilayah barat seperti Kota Surabaya. Karena lancarnya mobilitas yang membuat berkendara pada jalan tol mengakibatkan pertumbuhan wilayah sekitar rute wilayah Ketapang kota Probolinggo hingga Grati mengalami penurunan volume kendaraan. Menurut Bapak Siswanto, S.STP., M.Si. selaku Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dinas Perhubungan menyatakan bahwa semenjak adanya jalan tol terdapat penurunan jumlah volume berkendara dari luar kota yang melewati jalan umum Ketapang sebesar 30% dari  $\pm$  60000 kendaraan setiap bulan terkecuali bulan Ramadhan, begitu juga menurut Bapak Agus selaku polisi pos Ketapang menyatakan hal serupa. Sedangkan jumlah volume kendaraan yang melewati jalan tol bertambah.

Jalan tol menggolongkan kendaraan yang masuk menjadi 5 golongan, golongan I yaitu jenis kendaraan yang masuk dalam jenis sedan, jip, pick up atau truk kecil dan juga bus, biasanya kendaraan yang masuk dalam golongan I ini diberlakukan tarif yang paling rendah. Golongan II merupakan kendaraan yang masuk seperti truk dengan dua gandar, gandar merupakan sumbu roda truk, golongan II ini diberlakukan tarif lebih tinggi dibandingkan dengan kendaraan dari jenis golongan I. Sedangkan golongan III merupakan kendaraan yang masuk dalam jenis diantaranya truk dengan tiga gandar atau sumbu roda. Golongan IV adalah Jenis kendaraan yang masuk yakni truk dengan empat gandar atau sumbu roda, Golongan V adalah kendaraan yang masuk dalam jenis truk dengan lima gandar dan setiap golongan memiliki tarif yang berbed. Terdapat 41 toko buah tangan sepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati berikut adalah datanya:

Tabel 1.5 Toko Buah Tangan Sepanjang Jalan Umum Ketapang Hingga Grati

No	Toko Buah Tangan
1	Toko Buah Tangan Barokah
2	Toko Buah Tangan Tape Bondowoso
3	Toko Buah Tangan Probolinggo
4	Toko Buah Tangan Tape Bondowoso 66
5	Toko Buah Tangan Tape Bondowoso Asli
6	Toko Buah Tangan H. Mamad
7	Toko Buah Tangan Mbak Sri
8	Toko Buah Tangan Mangga Anggur
9	Toko Buah Tangan Bestari
10	Toko Buah Tangan H. Shaleh
11	Toko Buah Tangan Probolinggo 2
12	Toko Buah Tangan 17
13	Toko Buah Tangan Ninik
14	Toko Buah Tangan Mana Lagi
15	Toko Buah Tangan Sido Mampir
16	Toko Buah Tangan Ketapang
17	Toko Buah Tangan Mangga Manis
18	Toko Buah Tangan Khas Probolinggo
19	Toko Buah Tangan Tape Bondowoso 69
20	Toko Buah Tangan Hj. Aning
37	Toko Buah Tangan Jaya
22	Toko Buah Tangan Lestari
23	Toko Buah Tangan H. Sukur
24	Toko Pusat Oleh-Oleh
25	Toko Buah Tangan Ibu Ninin
26	Toko Buah Tangan Probolinggo
27	Toko Buah Tangan Ketapang
28	Toko Buah Tangan Khas Probolinggo
29	Toko Buah Tangan Tape Probolinggo
30	Toko Buah Tangan Pak Kumis
31	Toko Buah Tangan Ibu Fatimah
32	Toko Buah Tangan Mangga Anggur
33	Toko Buah Tangan Barokah
34	Toko Buah Tangan H. Subur
35	Toko Buah Tangan Pak Wito
36	Toko Buah Tangan Rukun
37	Toko Buah Tangan H. Ma'ruf
38	Toko Buah Tangan Probolinggo

39	Toko Buah Tangan Hj. Kasmi
40	Toko Buah Tangan Ibu Lukman
41	Toko Buah Tangan Pak Joko

---

Sumber: data penelitian primer 2019 (observasi)

Tabel 1.5 adalah nama-nama toko buah tangan yang terkena dampak adanya pembangunan jalan tol. Penurunan dapat dilihat dari jumlah pembeli dari luar kota yang datang pada toko buah tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati yang mengalami penurunan. Sebelum adanya jalan tol toko buah tangan memiliki pembeli 40 - 20 orang setiap harinya, Setelah adanya jalan tol, toko buah tangan memiliki pembeli hanya berkisar 15 – 10 orang. Dari hal tersebut sudah menggambarkan adanya dampak jalan tol terhadap pendapatan toko oleh-oleh.

### **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka rumusan masalah dalam penelitian ini antara lain:

1. Bagaimana Pendapatan toko buah tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati sebelum adanya jalan tol Probolinggo Barat – Grati?
2. Bagaimana Pendapatan toko buah tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati setelah adanya jalan tol Probolinggo Barat – Grati?
3. Bagaimana perbedaan pendapatan toko buah tangan sebelum dan sesudah adanya jalan tol Probolinggo Barat – Grati?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah maka tujuan dalam penelitian ini antara lain:

1. Menganalisis pendapatan toko buah tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati sebelum adanya jalan tol Probolinggo Barat – Grati.
2. Menganalisis pendapatan toko buah tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati setelah adanya jalan tol Probolinggo Barat – Grati.
3. Menganalisis perbedaan pendapatan toko buah tangan sebelum dan setelah adanya jalan tol Probolinggo Barat – Grati

#### 1.4 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi beberapa pihak, antara lain:

a. Bagi akademis

Menambah wawasan pengetahuan dan wawasan mengenai pendapatan toko buah tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati setelah adanya jalan tol Probolinggo Barat – Grati.

b. Bagi pihak toko buah tangan

Memberikan informasi untuk mengetahui adanya perubahan pendapatan yang diakibatkan adanya jalan tol, sehingga pemilik toko Buah Tangan dapat mengatur strategi dalam penjualannya.

## BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Landasan Teori

#### 2.1.1 Teori Pertumbuhan Endogen

Teori pertumbuhan endogen dipelopori oleh Romer (1986, 1987, 1990) dengan mendapatkan kontrobusi dari Lucas, Aghion, Howiit, Grossman dan Helpman. Lucas berpendapat bahwa selain modal fisik, akumulasi modal manusia sangat menentukan dalam pertumbuhan ekonomi. Sedangkan pendapat Romer bahwa pertumbuhan ekonomi dipengaruhi oleh tingkat modal manusia melalui pertumbuhan teknologi, dengan fungsi produksi agregat adalah sebagai berikut:

$$Y = F(A, K, L, H)$$

Dimana: A adalah perkembangan teknologi, K sebagai modal fisik, H adalah sumber daya manusia, akumulasi dari pendidikan dan pelatihan dan L adalah tenaga kerja.

Modal pertumbuhan endogen menurut Romer menjelaskan bahwa tingkat pertumbuhan pendapatan perkapita dalam perekonomian adalah :

$$g - n = \beta / [1 - \alpha + \beta]$$

Dimana: g adalah tingkat pertumbuhan output, n adalah tingkat pertumbuhan populasi,  $\beta$  adalah perubahan teknologi sedangkan  $\alpha$  adalah elastisitas output terhadap modal. Seperti dalam model solow dengan skala hasil konstan  $\beta = 0$ , maka pertumbuhan pendapatan per kapita akan menjadi nol (tanpa adanya kemajuan teknologi)

Namun Romer mengasumsikan jika dengan mengumpulkan ketiga faktor termasuk eksternalitas modal, maka  $\beta > 0$  sehingga  $g - n > 0$  dan  $Y/L$  (pendapatan perkapita) akan mengalami pertumbuhan. Hal yang menarik juga dalam model romer

adalah adanya imbas investasi atau teknologi yang semakin meningkat, sehingga menghilangkan asumsi hasil yang semakin menurun (*diminishing marginal product of capital*).

### 2.1.2 Teori Permintaan Keynes

Keynes berpendapat bahwa situasi makro suatu perekonomian ditentukan oleh apa yang terjadi dengan permintaan agregat melebihi penawaran agregat (output yang dihasilkan) dalam periode tersebut maka akan terjadi situasi terjadinya “kekurangan Produksi”. Pada periode berikutnya output akan naik atau harga akan naik bahkan keduanya terjadi secara bersamaan. Apabila permintaan agregat lebih kecil dari penawaran agregat, maka situasi “kelebihan produksi” terjadi. Pada periode berikutnya output akan turun atau harga akan turun atau keduanya terjadi bersamaan. (Sanusi, Bachrawi 2004)

Teori permintaan menerangkan tentang ciri hubungan antara jumlah permintaan dan harga. Permintaan adalah Jumlah barang atau jasa yang ingin dan mampu dibeli oleh konsumen, pada berbagai tingkat harga, dan pada waktu tertentu. Beberapa faktor yang mempengaruhi permintaan :

- 1) Faktor Harga : Harga dan permintaan memiliki hubungan berbanding terbalik, permintaan saat dipengaruhi harga dan sebaliknya harga juga dipengaruhi oleh permintaan.
- 2) Faktor Bukan Harga : harga barang itu sendiri, harga barang lain yang berkaitan, tingkat pendapatan, selera konsumen, ekspektasi/perkiraan masa depan, jumlah penduduk, musim/iklim.

Hukum permintaan (*the law of demand*) adalah Pada hakikatnya makin rendah harga suatu barang maka makin banyak permintaan terhadap barang tersebut. Dan sebaliknya makin tinggi harga suatu barang maka makin rendah permintaan akan barang dan jasa tersebut. Hukum berlaku dengan catatan *ceteris paribus*. Semua terjadi karena semua ingin mencari kepuasan (keuntungan) sebesar-besarnya dari

harga yang ada. Apabila harga terlalu tinggi maka pembeli mungkin akan membeli sedikit karena uang yang dimiliki terbatas, namun bagi penjual dengan tingginya harga ia akan mencoba memperbanyak barang yang dijual atau diproduksi agar keuntungan yang didapat semakin besar. Harga yang tinggi juga bisa menyebabkan konsumen/pembeli akan mencari produk lain sebagai pengganti barang yang harganya mahal (Sanusi, Bachrawi 2004).

### 2.1.3 Teori Pendapatan M Freidman

Pendapatan atau *income* adalah sejumlah pendapatan yang diperoleh masyarakat atas prestasi kerjanya dalam periode tertentu, baik harian mingguan, bulanan maupun tahunan (Sukirno, 2006). Menurut M Freidman teori pendapatan masyarakat dapat digolongkan menjadi 2 yaitu pendapatan (*permanent income*) dan pendapatan sementara (*transitory income*). Pendapatan permanen adalah pendapatan yang selalu diterima pada setiap periode tertentu dan dapat diperkirakan sebelumnya misalnya pendapatan dari gaji atau upah.

Rahardja dan Manurung (2001) mengemukakan pendapatan adalah total penerimaan (uang dan bukan uang) seseorang atau suatu rumah tangga dalam periode tertentu. Dapat di simpulkan dari dua definisi tersebut bahwa, pendapatan merupakan pendapatan yang diterima oleh masyarakat bahwa pendapatan adalah pendapatan yang diterima oleh masyarakat berdasarkan kinerjanya, baik pendapatan uang maupun bukan uang selama periode tertentu, baik harian, mingguan, bulanan maupun tahunan.

Dalam ilmu ekonomi modern terdapat dua cabang utama teori, yaitu teori harga dan teori pendapatan. Teori pendapatan termasuk dalam ekonomi makro, yaitu teori yang mempelajari hal – hal seperti:

- 1) Pengeluaran konsumen
- 2) Investasi dunia usaha
- 3) Pembelian yang dilakukan pemerintah

Menurut pelopor ekonomi klasik Adam Smith dan David Ricardo Distribusi pendapatan digolongkan dalam kelas sosial yang utama: pekerja, pemilik modal dan tuan tanah. Mankiw (2011) menyebutkan bahwa pendapatan dirumuskan sebagai hasil perkalian antara jumlah unit yang terjual dengan harga per unit. Apabila dirumuskan secara matematis hasilnya :

$$TR = P \times Q$$

Dimana :

$TR = Total\ revenue$

$P = Price$

$Q = quantity$

Dengan demikian pendapatan penjual diperoleh dari seberapa banyak jumlah barang yang terjual dengan harga yang telah disepakati antara pembeli dan penjual. Dari penjelasan di atas maka dapat disimpulkan bahwa pendapatan pedagang pasar adalah pendapatan yang diterima atas jumlah barang yang terjual dikalikan dengan harga per unit barang menurut jenis dagangannya.

## 2.2 Sumber-Sumber Pendapatan

Rahardja dan Manurung (2001) menyebutkan bahwa terdapat tiga sumber pendapatan, yaitu :

1. Gaji dan upah

Pendapatan dari sebuah gaji atau upah merupakan pendapatan sebagai balas jasa yang diterima atas kesediaannya menjadi tenaga kerja pada suatu organisasi.

2. Asset produktif

Pendapatan dari asset produktif merupakan pendapatan yang diperoleh seseorang atas asset yang memberikan pemasukan sebagai balas jasa atas penggunaannya.

### 3. Pendapatan dari pemerintah

Pendapatan dari pemerintah adalah suatu pendapatan yang diperoleh seseorang bukan sebagai balas jasa atas input yang diberikan.

#### 2.2.1 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan

Faktor yang mempengaruhi pendapatan penjual, yaitu:

- 1) Kemampuan pedagang, yaitu mampu tidaknya seorang pedagang dalam mempengaruhi pembeli untuk membeli barang dagangannya dan mendapatkan pendapatan yang diharapkan.
- 2) Kondisi pasar. Kondisi pasar berhubungan dengan keadaan pasar, jenis pasar, kelompok pembeli di pasar tersebut, lokasi berdagang, frekuensi pembeli dan selera pembeli dalam pasar tersebut.
- 3) Modal. Setiap usaha memerlukan modal yang digunakan untuk operasional usaha dengan tujuan memperoleh keuntungan maksimal. Dalam kegiatan penjualan, semakin banyak jumlah barang yang dijual maka keuntungan akan semakin tinggi. Apabila ingin meningkatkan jumlah barang yang dijual maka pedagang harus membeli barang dalam jumlah yang besar. Oleh karena itu diperlukan tambahan modal untuk membeli barang dagangan tersebut sehingga dapat meningkatkan pendapatan.
- 4) Kondisi organisasi usaha. Semakin besar usaha dagang akan memiliki frekuensi penjualan yang juga semakin tinggi, sehingga keuntungan akan semakin besar. memperoleh pendapatan atau tidak bekerja dengan konsekuensi tidak memperoleh pendapatan yang seharusnya diperoleh.

Bedasarkan faktor-faktor di atas, maka disimpulkan bahwa factor-faktor yang mempengaruhi pendapatan penjual pasar adalah kemampuan pedagang, kondisi pasar, modal, kondisi organisasi, lama usaha, lokasi perdagangan, banyaknya pembeli dan jam kerja.

### 2.2.2 Infrastruktur Jalan Tol Dan Pendapatan

Pertumbuhan baru (*new growth theory*) mencoba menjelaskan pentingnya infrastruktur dalam mendorong perekonomian, teori ini memasukkan infrastruktur sebagai input dalam mempengaruhi output agregat dan juga merupakan sumber yang mungkin dalam meningkatkan batas-batas kemajuan teknologi yang didapat dari munculnya eksternalitas pada pembangunan infrastruktur (Hulten dan Schwab, 1991:91). Infrastruktur jalan tol memberikan dampak yang baik pada kelancaran lalu lintas, meningkatkan pelayanan distribusi barang dan jasa guna menunjang pertumbuhan ekonomi, dan meningkatkan pemerataan hasil pembangunan. Jalan tol akan berdampak baik pada mobilitas ekonomi seperti pendistribusian barang dan jasa. Barang dan jasa akan lebih cepat sampai karena adanya jalan tol dan terhindar dari resiko-resiko yang tidak diinginkan pada kondisi barang dan jasa tersebut. Eksternalitas terhadap pertumbuhan ekonomi di sekitarnya akan berdampak pada aktivitas ekonomi dalam kota. Pengendara tidak akan melewati rute dalam kota, dimana banyak terdapat pusat Buah Tangan maupun perbelanjaan lokal khas dari kota tersebut.

Dilansir dari koran Radar Pekalongan 16 November 2018 yang mana dengan dibangunnya jalan tol dengan posisi daerah tersebut hanya sebagai jalur jalan tol ini membuat omzet UMKM di Pusat Grosir setempat turun (Pengelola Pom Bensin, warung dan rumah makan, dan para pedagang kecil). Kehilangan pangsa pasar menyebabkan pendapatan masyarakat menurun hingga pendapatan perkapita daerah juga menurun. Mengaca pada pembangunan jalan tol di Amerika. Beberapa distrik menjadi tidak berkembang bahkan mati tidak ada aktivitas apapun. Hingga distrik itu ditinggalkan oleh penghuninya. Dari hal tersebut jalan tol memberikan dampak baik dan juga dampak buruk pada perekonomian.

### 2.3 Penelitian Terdahulu

Penelitian mengenai dampak pembangunan jalan tol dengan menggunakan berbagai metode analisis telah dilakukan oleh beberapa peneliti terdahulu melalui ringkasan pada Tabel 2.1 berikut.

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

no	Judul, nama, nama jurnal, tahun	Tujuan	Variabel dan metode penelitian	Hasil penelitian
1	<p><i>How does toll road impact accessibilities, trades, and investments in short term?</i></p> <p><i>A case study of Cipali toll road in West Java, Indonesia.</i></p> <p>Sulistiyo Kadam Ardiyono, Nurul Pratiwi Andi Parenrengi, Faturachman Faturachman</p> <p>Journal of Infrastructure, Policy and Development (2018) Vol. 2 Issue 2. DOI : 10.24194/jipd.v2i2.673</p>	<p>Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memperkirakan dampak jalan tol Cipali pada aksesibilitas, perdagangan, dan investasi dalam jangka waktu dekat karena tol baru beroperasi selama dua tahun sejak itudibuka pada Juni 2015.</p>	<p>Variabel dalam penelitian adalah pengguna jalan, pedagang dan investasi. Menggunakan metode pendekatan kualitatif, pendekatan difference-indifference, ANOVA, pengumpulan data survey.</p>	<p>Pengoperasian jalan tol Cipali mendorong kegiatan perdagangan terutama di Cirebon dan Jakarta Majalengka baik dalam bisnis grosir dan skala UKM diperkuat oleh berbagai faktor tambahan. Kabupaten dan kota industri perdagangan Cirebon, khususnya industri hotel dan restoran, diuntungkan Jalan tol Cipali karena semakin banyak pelancong datang ke Cirebon karena atraksi budayanya, kulinernya, dan dekat transit ke daerah tetangga</p>
2	<p><i>Effect of toll road construction</i></p>	<p>Untuk mengkaji sejauh mana</p>	<p>Variable jalan tol, jalan local,</p>	<p>Menunjukkan bahwa</p>

	<i>on local road projects in Indonesia</i>	pembangunan proyek jalan tol nasional mendorong investasi jalan lokal di Indonesia, meneliti sejauh mana pembangunan Proyek jalan tol nasional mendorong investasi jalan lokal, dengan studi kasus di Indonesia	investasi, pembangunan kota Metode : model regresi binary logit untuk memeriksa hubungan langsung dan tidak langsung antara jalan tol dan proyek jalan lokal.	pembangunan jalan tol di wilayah Jakarta dan Bandung mempengaruhi investasi jalan lokal, keduanya secara langsung dan tidak langsung, melalui perubahan dalam area perumahan dan populasi. Penilaian ekonomi investasi transportasi utama di Indonesia dan di tempat lain mungkin mempertimbangkan permintaan yang disebabkan efek tetapi tidak memperhitungkan efek pasokan yang diinduksi pada infrastruktur lokal
	I.G Ayu Andani, Karst Geurs, Lissy La Paix Peullo			
	The Journal of Transport and Land Use, Vol 12 no. 1 [2019] pp. 179 – 199 <a href="http://jtlu.org">http://jtlu.org</a>			
3	Dampak pembangunan jalan tol Surabaya – Mojokerto terhadap kondisi sosial dan ekonomi penduduk di daerah Kecamatan Wringinanom Kabupaten Gresik	Tujuan peneliti adalah untuk mengetahui bagaimana dampak pembangunan Jalan Tol Surabaya – Mojokerto terhadap kondisi sosial ekonomi penduduk Kecamatan Wringinanom Kabupaten Gresik..	Variable: pembangunan jalan tol Surabaya – Mojokerto, kondisi sosial, kondisi ekonomi  Metode: Penelitian survei menggunakan analisis statistik deskriptif kuantitatif. Adapun penelitian yang diambil adalah populasi dan sampel.	Pembangunan Jalan Tol Surabaya – Mojokerto berdampak buruk terhadap kondisi sosial. Mata pencaharian penduduk beralih dari petani menjadi wiraswata setelah pembebasan lahan. Pembangunan Jalan Tol berdampak relatif buruk terhadap kondisi ekonomi. Sebagian besar penduduk pendapatannya
	Triana Dewitasari			

	Swara Bhumi Vol 1 Nomor 1 Tahun 2016			menurun setelah pembebasan lahan
4	Dampak Pembangunan Jalan Tol Solo-Kertosono Terhadap Hak Ekonomi Masyarakat desa Karseman kecamatan geneng kabupaten Ngawi  Uswatun dan Nurhadi  Vol. 3 No. 1 Maret 2017 ISSN: 2302-433	Untuk mengetahui bagaimana dampak positif dan negatif Pembangunan Jalan Tol Solo-Kertosono terhadap hak ekonomi masyarakat Desa Kasreman Kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi, untuk mengetahui solusi yang dapat ditawarkan dalam pembangunan jalan tol Solo-Kertosono untuk melindungi hak ekonomi masyarakat Desa Kasreman Kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi	Variable masyarakat desa, pedagang, petani  Analisis deskriptif-kualitatif (wawancara)	Dampak pembangunan tol Solo-Kertosono berdampak positif bagi pelaku usaha warung makan, bengkel dan pemilik truk ketika pembangunan jalan tol berlangsung, tetapi berdampak negative kepada petani karena hasil panen menurun disebabkan lahan pertanian berkurang.
5	Dampak Pembangunan Jalan Tol terhadap Nilai Lahan dan Bangunan serta Sustainable Liveihood	Menganalisis presepsi masyarakat mengenai proyek pembangunan jalan tol Trans Sumatra,	Variable: luas lahan, luas bangunan, lama menetap, rentang bencana alam, ketersediaan institusi, kelembagaan	Penghitungan nilai lahan dan bangunan sebagai dampak dari proyek JTTS dapat ditentukan oleh luas lahan, luas bangunan, jarak

<p>Masyarakat Desa Lematang (Studi kasus Jalan Tol Trans Sumatra Seksi 2 Ruas Bakauheni – Terbanggi Besar Kecamatan Tanjung Bintang Kabupaten Lampung Selatan) Abu Hasan As-Sadili</p>	<p>Menganalisis factor – factor yang mempengaruhi nilai lahan dan bangunan sebagai ganti rugi pembebasan dan menganalisis perubahan capital yang mempengaruhi sustainable livelihood masyarakat yang terkena proyek pembangunan tol Trans Sumatera</p>	<p>social, jarak ke pusat, kepemilikan sertifikat.  Metode : pengambilan sample purposive sampling, analisis deskriptif kuantitatif skala likert, ordinary regrasi square (OLS)</p>	<p>antara bangunan dan pasar pusat, dan kepemilikan sertifikat dari lahan dan bangunan tersebut. Adapun besar pengaruh ditentukan oleh besar koefisien yang dihasilkan dari model regresi. Sustainable livelihood masyarakat Desa Lematang dalam kehidupan sehari-hari baik sebelum dan sesudah adanya pembangunan JTTS Seksi 2 Ruas Bakauheni-Terbanggi Besar ini memberikan pengaruh buruk atau cenderung mengalami penurunan Secara serempak variabel modal, lama usaha dan tenaga kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pedagang kaki lima di Kecamatan Denpasar Barat. Secara parsial variabel modal, lama usaha dan tenaga kerja</p>
<p>6 Beberapa Faktor yang Mempengaruhi Pedagang kaki Lima di Kecamatan Denpasar Barat I Komang Adi Antara dan Luh Putu Aswitari</p>	<p>Untuk mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi pendapatan pedagang kaki lima di kecamatan Denpasar Barat</p>	<p>Variabel: tenaga kerja, lama usaha, modal  Metode : surve data sekunder dan data primer, regresi linier berganda</p>	<p>Secara serempak variabel modal, lama usaha dan tenaga kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pedagang kaki lima di Kecamatan Denpasar Barat. Secara parsial variabel modal, lama usaha dan tenaga kerja</p>
<p>E-Jurnal RP Unud, 5[10]: 1265-1291</p>			

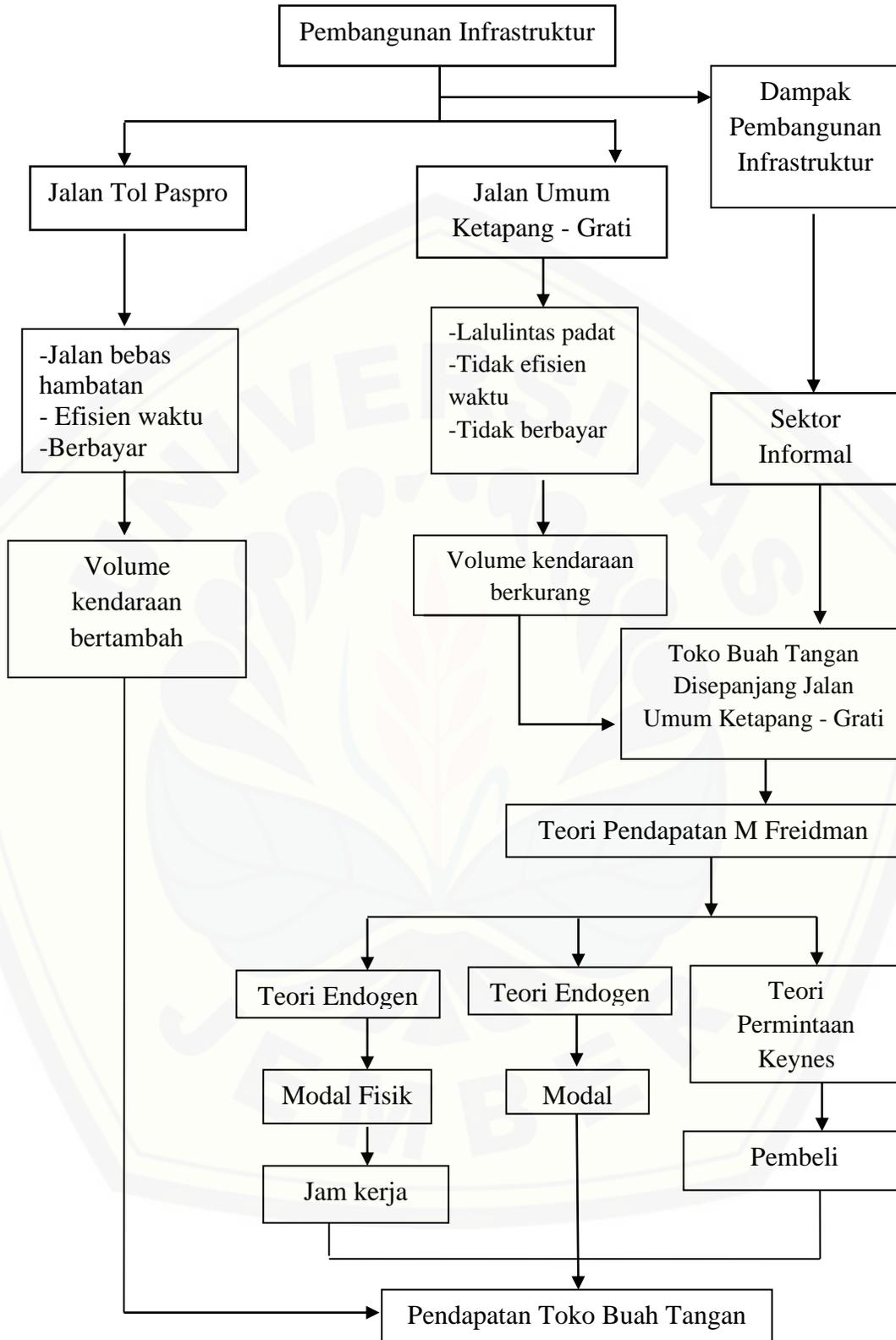
---

	ISSN: 2303-0178			berpengaruh signifikan terhadap pendapatan pedagang kaki lima di Kecamatan Denpasar Barat.
7	Analisis Yang Mempengaruhi Pendapatan Tenaga Kerja Wanita Pada Industry Manik-Manik di Desa Tutul Kecamatan Balum Kabupaten Jember  Dimas Prasetya Nada  Skripsi Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Negeri Jember 2015	Untuk mengetahui besarnya pengaruh lama bekerja tanggungan keluarga, usia, pendidikan terhadap pendapatan tenaga kerja wanita pada industry manik di Desa Tutul, Kecamatan Balung Kabupaten Jember	Variabel: lama bekerja, tanggungan keluarga, usia, curahan jam kerja, pendidikan  Metode: wawancara, regresi linier berganda, uji statistik, koefisien determinasi berganda, uji ekonometrika	Variable : lama bekerja, tanggungan keluarga, usia, curahan jam kerja, dan pendidikan memang berpengaruh positif terhadap pendapatan tenaga kerja wanita pada industry manik-manik di Desa Tutul Kecamatan Balum Kabupaten Jember
8	Fakot – Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Pedagang Kaki Lima Disekitaran Pasar Tanjung Jember  Dwi Ibnu Sauri  Skripsi Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas	Untuk mengetahui variabel yang paling dominan terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan pedagang kaki lima di sekitar Pasar Tanjung Kabupaten Jember	Variabel : modal , curah jam kerja, lama bekerja  Metode : Regresi linier berganda	Variabel $X_1$ modal dan $X_2$ curah jam kerja mempengaruhi pendapatan pedagang kaki lima disekitaran Pasar Tanjung Kbutaten jember, tetapi $X_3$ yaitu lama bekerja tidak signifikan yang artinya tidak mempengaruhi pendapatan pedagang kaki lima disekitaran Pasar

---

### **2.3 Kerangka Konseptual**

Kerangka konseptual digunakan sebagai pedoman atau sebagai gambaran alur pemikiran dalam fokus pada tujuan penelitian. Penelitian dampak dampak pembangunan infrastruktur jalan tol Probolinggo Barat – Grati terhadap pendapatan toko buah tangan akan berfokus kepada dampak pembangunan jalan tol yang berpengaruh pada pendapatan pengusaha toko oleh-oleh, dengan variabel yang diukur adalah modal, banyaknya pembeli dan jam kerja. Secara grafis gambar 2.1 dapat digunakan sebagai gambaran dalam menganalisis dan memecahkan permasalahan tersebut.



Gambar 2.1 Kerangka Konseptual Penelitian

Berdasarkan Kerangka konsep pada gambar 2.1 maka yang berfungsi sebagai variabel bebas adalah modal, banyaknya pembeli dan jamkerja. Dari ketiga faktor tersebut kita dapat menganalisis pengaruh ketiga faktor tersebut terhadap pendapatan toko buah tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati.

#### **2.4 Hipotesis Penelitian**

Hipotesis merupakan dugaan atau jawaban sementara pada permasalahan yang dijadikan objek penelitian yang perlu dilakukan pengujian dan dibuktikan secara empiris tingkat kebenarannya melalui data-data yang terkait. Berdasarkan rumusan sebelumnya, maka hepotesisi sebagai berikut:

1. Diduga ada pengaruh negatif adanya jalan tol terhadap penurunan pendapatan toko buah tangan.
2. Diduga ada pengaruh positif modal, banyaknya pembeli, dan jam kerja berpengaruh terhadap pendapatan toko buah tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati.

### BAB 3. METODE PENELITIAN

#### 3.1 Rancangan Penelitian

##### 3.1.1 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati. Pemilihan lokasi ini dengan mempertimbangkan banyaknya toko Buah Tangan yang terkena dampak dari adanya pembangunan jalan tol Probolinggo Barat – Grati. Sedangkan waktu penelitian mulai dilaksanakan pada bulan Desember 2019.

##### 3.1.2 Jenis dan Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang meliputi data kuantitatif. Data Primer dari data wawancara yang langsung terhadap toko Buah Tangan sepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati dengan menggunakan kuesioner yang telah disiapkan sebelumnya.

##### 3.1.3 Unit Analisis

Dalam penelitian ini unit analisis yang digunakan adalah toko buah tangan dan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati. Penentuan daerah penelitian ini diterapkan dengan sengaja, dan didasarkan atas pertimbangan bahwa di daerah tersebut merupakan sektor yang terkena dampak dari pembangunan jalan tol dengan penurunan jumlah volume kendaraan.

##### 3.1.4 Populasi dan Sampel

Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas subyek atau objek yang memiliki karakter & kualitas tertentu yang ditetapkan oleh seorang peneliti untuk dipelajari yang kemudian ditarik sebuah kesimpulan (Sugiono 2008). Populasi dalam penelitian ini adalah toko Buah Tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati.

Metode yang digunakan untuk pengambilan sampel adalah metode *Simple Random Sampling*, metode tersebut merupakan pengambilan sample dari populasi secara acak berdasarkan frekuensi probabilitas semua anggota populasi (Margono,

2010:126). Sampel ini diambil dari 41 toko buah tangan sepanjang jalan umum ketapang hingga Grati.

Untuk mengukur sample dalam penelitian ini menggunakan rumus Slovin (Arikunto, 1999:107) sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Na^2}$$

Dimana :

$n$  = ukuran sampel minimal

$N$  = ukuran populasi

$\alpha$  = taraf signifikansi

Dalam penelitian ini menggunakan proses kelonggaran ketidaktelitian, karena dalam pengambilan sampel yang masih dapat ditolelir sebesar  $\alpha = 5\%$ , maka dari 41 toko Buah Tangan maka jumlah sampel yang diketahui melalui perhitungan sebagai berikut:

$$\text{Toko oleh - oleh} = \frac{N}{1 + Na^2}$$

$$\text{toko oleh - oleh} = \frac{41}{1 + 41(0,05)^2}$$

toko oleh - oleh = 37, berarti jumlah sampel sebanyak 37 toko

### 3.1.5 Metode Pengumpulan Data

Metode pengambilan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Observasi dengan pengamatan langsung terhadap pedapatan toko buah tangan berdasarkan sampel yang diambil.
2. Wawancara langsung dengan responden yang dipilih dengan sample menggunakan kuisioner untuk memperoleh data primer

3. Studi pustaka dengan membaca dan memcatat bahkan menyalin dari buku literature yang diperoleh dari perpustakaan atau instansi terkait yaitu kantor PPK jalan tol Paspro.

#### 3.1.6 Metode Analisis Data

Untuk mengetahui pengaruh modal, lama usaha, jam kerja, serta lokasi usaha terhadap pendapatan toko buah tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati digunakan regresi linier berganda (Gujarati 1997; 91) yang secara sistematis diformulasikan dalam persamaan sebagai berikut :

$$Y = b_0 + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + e$$

Keterangan :

Y = Pendapatan toko Buah Tangan

b<sub>0</sub> = Konstanta

b<sub>1</sub>, b<sub>2</sub>, b<sub>3</sub>, b<sub>4</sub> = Koefisien variable

X<sub>1</sub> = Modal

X<sub>2</sub> = Banyaknya pembeli

X<sub>3</sub> = Jam kerja

e = Faktor pengganggu

### 3.2 Uji Statistik

#### 3.2.1 Uji F (Uji Bersama)

Untuk menguji secara bersama – sama koefisien regresi variabel modal, lama usaha, jam kerja, serta lokasi usaha yang memiliki pengaruh signifikan atau tidak terhadap pendapatan toko buah tangan. Menurut Supranto (1995:276) formula uji F sebagai berikut :

$$F_{\text{hitung}} = \frac{R^2 - K - 1}{(1 - R^2) / n - k - 1}$$

Keterangan :

F = pengujian secara simultan

$R^2$  = koefisien determinasi

k = Banyaknya variabel

n = banyaknya sampel

Perumusan hipotesis

1.  $H_0 : b_1 = b_2 = b_3 = 0$ , secara bersama – sama variabel tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat
2.  $H_1 : b_1, b_2, b_3 \neq 0$ , artinya secara bersama – sama variabel bebas berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.

Kriteria pengujian :

1. Jika probabilitas  $F_{\text{hitung}} \leq$  level signifikan ( $\alpha = 5\%$ ), maka  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima, artinya ada pengaruh nyata antara variabel bebas dengan variabel terikat;
2. Jika probabilitas  $F_{\text{hitung}} \geq$  level signifikan ( $\alpha = 5\%$ ), maka  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak, artinya tidak ada pengaruh nyata antara variabel bebas dengan variabel terikat.

### 3.2.2 Uji t ( Uji parsial)

Untuk menguji pengaruh masing-masing variabel bebas dengan variabel terikat secara parsial digunakan uji (t-test) (Supranto, 1995:162) sebagai berikut :

$$t_{\text{hitung}} = \frac{b_i}{s_{b_i}}$$

Dimana :

t = pengujian secara parsial

$B_i$  = besarnya perubahan dari variabel bebas

$S_{b_i}$  = standart error

Perumusan hipotesis:

1.  $H_0: b_1 = 0$ , artinya tidak ada pengaruh yang signifikan antara masing – masing variabel terikat;
2.  $H_1: b_1 \neq 0$ , artinya ada pengaruh yang signifikan antara masing – masing variabel bebas terhadap variabel terikat.

Kriteria pengujian:

1. Jika probabilitas  $t_{hitung} \leq$  level signifikan ( $\alpha = 5\%$ ), maka  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima, artinya ada pengaruh nyata antara variabel bebas dengan variabel terikat;
2. Jika probabilitas  $f_{hitung} \geq$  level signifikan ( $\alpha = 5\%$ ), maka  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak artinya tidak ada pengaruh nyata antara variabel bebas dengan variabel terikat.

### 3.2.3 Koefisien Determinasi Berganda ( $R^2$ )

Untuk mengukur kontribusi variabel bebas  $X_1, X_2, X_3$  terhadap naik turunnya variabel terikat dengan nilai dari  $R^2 < 0 < R^2 < 1$  (Supranto, 1995:285)

$$R^2 = \frac{ESS}{TSS}$$

Keterangan :

$R^2$  = koefisien determinasi

ESS = jumlah kuadrat yang dijelaskan

$RSS = \text{jumlah kuadrat (regresi + residual)}$

### 3.3 Uji Ekonometrika

#### 3.3.1 Uji multikolinieritas

Uji multikolinieritas digunakan untuk menguji model apabila terjadi hubungan yang sempurna atau hampir sempurna antara variabel – variabel bebas sehingga sulit untuk memisahkan pengaruh antara variabel bebas itu secara individu terhadap variabel terikat. Uji multikolinieritas dilakukan dengan menggunakan uji  $R^2$  model auxiliary, yaitu apabila  $R^2$  model regresi awal <  $R^2$  model auxiliary maka tidak terjadi hubungan multikolinieritas antara variabel independennya dan apabila  $R^2$  model auxiliary >  $R^2$  model regresi awal maka terjadi hubungan multikolinieritas terhadap variabel independennya.

#### 3.3.2 Uji Heteroskedastisitas

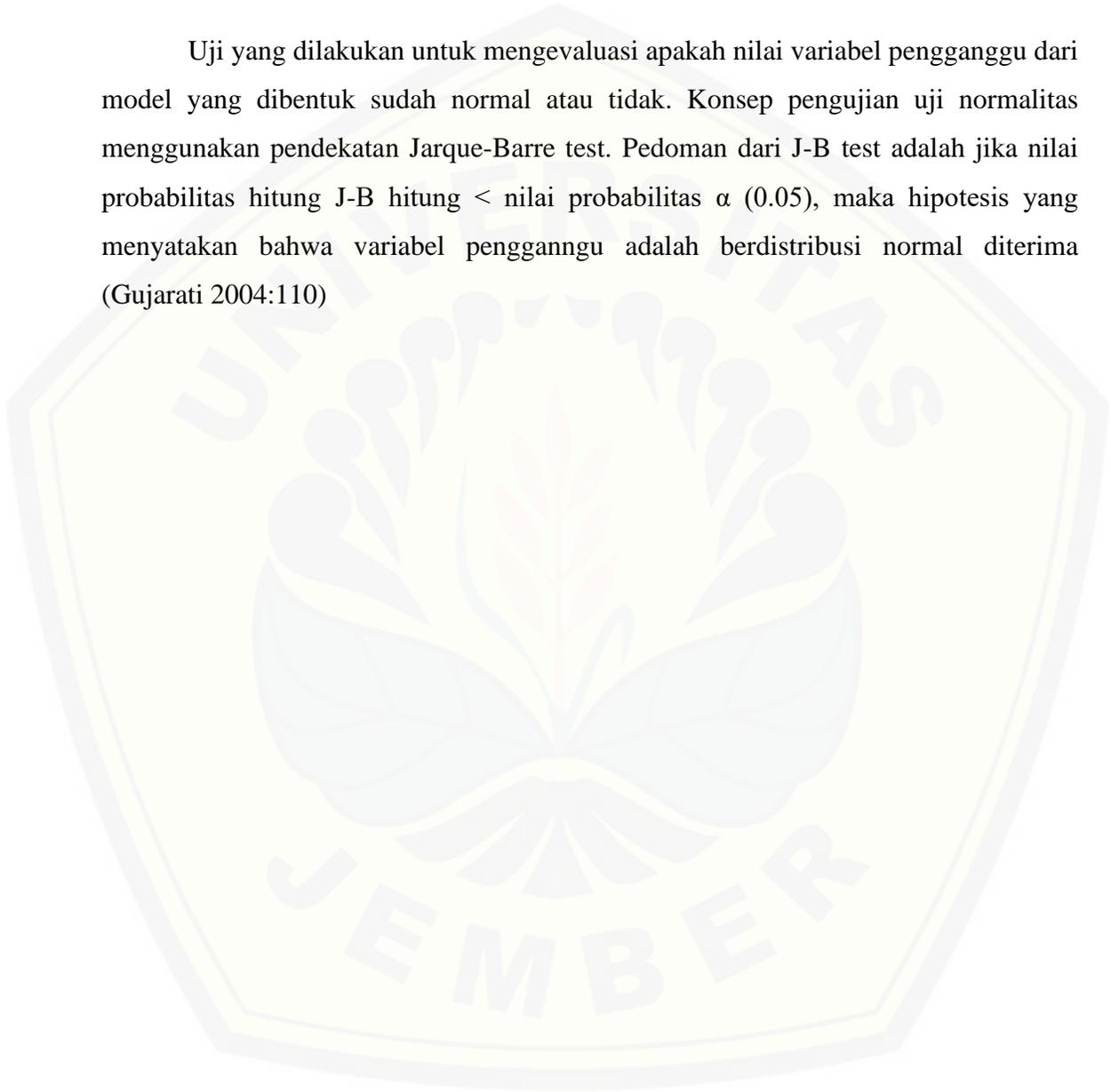
Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah dalam sebuah model regresi terjadi ketidaksamaan varian dari residual atau pengamatan ke pengamatan lain. Jika varian dari residual pengamatan satu ke pengamatan lain tetap, maka disebut homoskedastisitas dan jika varian berbeda disebut dengan heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah tidak terjadi heteroskedastisitas. Untuk mengetahui adanya heteroskedastisitas dilakukan uji white heteroschedasticity. Selanjutnya hasil sistemasi dan pengujian tersebut digunakan untuk mengetahui varian setiap unsur disturbance dari varian eksogen memiliki angka konstan yang sama pada variasinya. Kondisi tersebut diperoleh dengan cara membandingkan nilai  $X^2$  dengan nilai  $X^2$  tabel dan nilai  $Obs \cdot R^2$  dengan  $\alpha$ . Jika nilai  $X^2 <$  dari pada nilai  $X^2$  tabel maka nilai  $Obs \cdot R^2 <$  dengan  $\alpha$  (5%) sehingga model dapat dikatakan tidak terdiagnosa masalah heteroskedastisitas.

#### 3.3.3 Uji Normalitas

Setelah pengujian terkait variabel dan data model dilakukan, kini dilakukan pengujian untuk mengetahui bagaimana residu pada model penelitian. Pengujian

normalitas pada penelitian ini dilakukan melalui uji Jarque-Berra dengan menghitung skewness dan kurtosis. Diagnose menggunakan perbandingan Jarque-berra  $X^2$  dimana jika Jarque-Berra  $< X^2$  tabel maka residualnya berdistribusi normal dan apabila nilai probabilitasnya Jarque-Barre  $\alpha$  (5%) maka berdistribusi normal.

Uji yang dilakukan untuk mengevaluasi apakah nilai variabel pengganggu dari model yang dibentuk sudah normal atau tidak. Konsep pengujian uji normalitas menggunakan pendekatan Jarque-Barre test. Pedoman dari J-B test adalah jika nilai probabilitas hitung J-B hitung  $<$  nilai probabilitas  $\alpha$  (0.05), maka hipotesis yang menyatakan bahwa variabel pengganggu adalah berdistribusi normal diterima (Gujarati 2004:110)



## BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN

### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- a. Adanya perbedaan yang signifikan antara pendapatann sebelum adanya jalan tol dan sesudah adanya jalan tol, dimana dampak tersebut mempengaruhi pendapatan , modal dan banyaknya pembeli toko oleh –oleh sepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati.
- b. Modal dan banyaknya pembeli berpengaruh signifikan terhadap pendapatan toko buah tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati. Artinya dari kedua variabel ini mempunyai pengaruh terhadap pendapatan toko buah tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati.
- c. Variabel modal yang berpengaruh paling dominan terhadap pendapatan toko buah tangan disepanjang jalan umum Ketapang hingga Grati, artinya semakin tinggi modal yang dikeluarkan maka semakin tinggi pendapatan yang diperoleh.

### 5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dianalisis dan hasil kesimpulan maka perlu ditindak lanjuti dengan beberapa saran sebagai berikut :

- a. Di harapkan dari pemerintah maupun intansi – intansi lebih memperhatikan dan peduli terhadap toko buah tangan. Pemerintah harus memberi tempat yang cocok dan strategis untuk pedagang toko buah tangan agar tetap di kunjungi pembeli seperti memberikan tempat yang stategis yang berada dalam rest area jalan tol.
- b. Toko buah tangan diharapkan dapat mengatur strategi agar tetap dikunjungi banyak pembeli , banyaknya pembeli dapat mempengaruhi modal dan pendapatan toko buah tangan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Bungin, Burhan. 2011. *Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Kencana Predana Media Group
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Probolinggo. 2018. Kecamatan Sumberasih dalam Angka. BPS: Kabupaten Probolinggo.
- Dewitasari, Triana. 2016. Dampak Pembanguna Jalan Tol Surabaya – Mojokerto Terhadap Kondisi Sosial dan Ekonomi Penduduk di Daerah Kecamatan Wiringinanom Kabupaten Gresik. *Swara Bhimi Vol 1 No 1*
- Gronau, Reuben. 2015. The Economics of a Single Toll Road in a Toll-Free Environment. *Journal of Transport Economics and Policy, Volume 33, Part 2, pp. 163-72*
- Hasan, Abu. 2017. Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Nilai dan Bagunan serta Sustainable Livelihood Masyarakat Desa Lematang. *Skripsi Universitas Institut Pertanian Bogor*
- Kadam, Sulistiyo dan Nurul. 2018. How does Toll Road Impact Accessibilities, Trades, and Investments in Short Term? A case Study of Cipali Toll Road in West Java, Indonesia. *Journal of Infrastrukture, Police and Development Vol 2 issue 2*
- Khasanah, Uswatun dan Nurhadi. 2017. Dampak Pembangunan Jalan Tol Solo-Kertosono Terhadap Hak Ekonomi Masyarakat Desa Kasreman Kecamatan Geneng Kabupaten Ngawi. *Jurnal Pancasila dan Warganegaraan Vol 3 No 1 Hal 108-120*
- Lazaruz, T. 2016. Analisis Faktor-Faktor yang Mnunjang dan Menghambat Pengembangan Wisata Gunung Fatuleu di Kabupaten Kupang. *Skripsi Universitas Nusa Cendana*.
- Mankiw, N. Gregory (2003). Teori Makroekonomi Edisi Kelima. Terjemahan. Jakarta: Penerbit Erlangga.

- Moleong ,L. J. 2016. *Metodelogi penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya
- Nada, Cut dan Suriani. 2015. Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Dasar Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Vol 4 no 1*
- Nada Dimas Prasetya. 2015. Analisis Yang Mempengaruhi Pendapatan Tenaga Kerja Wanita Pada Industry Manik-Manik di Desa Tutul Kecamatan Balung Kabupaten Jember. *Skripsi Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Negeri Jember*
- Nur.2018. Tol Solusi atau Ancaman.*Koran Radar Pekalongan edisi harian 16 November 2018*
- Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2005 pada Pasal 1 Tentang Jalan Tol
- Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2005 pada Pasal 2 Penyelenggaraan Jalan Tol
- Robert M. Solow. 1956. A Contribution to the Theory of Economic Growth. *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 70, No. 1 pp. 65-94
- Prasetia, Dimas. 2015. Analisis Factor Yang Mempengaruhi Pendapatan Tenaga Kerja Wanita Pada Industry Manik-Manik Di Desa Tutul Kecamatan Balung Kabupaten Jember.*Skripsi Universitas Jember*
- Sauri Dwi Ibnu. 2018. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Pedagang Kaki Lima Disekitaran Pasar Tanjung Kabupaten Jember, *Skripsi Universitas Jember Fakultas Ekonomi dan Bisnis*
- Sanusi, Bachwari. 2004. Tokoh Pemikir dalam Mazhab Ekonomi. Jakarta: Rineka Cipta

## Lampiran A Kuesioner

## KUESIONER PENELITIAN

**DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL PROBOLINGGO  
BARAT – GRATI TERHADAP PENDAPATAN TOKO BUAH  
TANGAN****(Studi Kasus Sepanjang Jalan Umum Ketapang – Grati)**

---

Nama Usaha :

Nama :

## PETUNJUK PENGISIAN

- a. Mohon dengan hormat bantuan dari kesediaan saudara untuk menjawab seluruh pertanyaan yang ada.
- b. Mohon menjawab dengan jujur dan sesuai dengan hati nurani dan kondisi yang ada.
- c. Mohon ikuti petunjuk pengisian pada setiap jenis pertanyaan.

## DAFTAR PERTANYAAN

1. Berapa pendapatan anda setiap minggu ? (dalam rupiah)
  - a. Pendapatan sebelum adanya jalan tol / minggu Rp.....
  - b. Pendapatan sesudah adanya jalan tol / minggu Rp.....
2. Berapa modal yang dikeluarkan untuk usaha selama seminggu ?
  - a. Sebelum adanya jalan tol .....
  - b. Sesudah adanya jalan tol.....
3. Berapa banyak pembeli setiap minggunya ?
  - a. Sebelum adanya jalan tol.....
  - b. Sesudah adanya jalan tol.....
4. Berapa lama jam kerja setiap hari ? ..... jam/ hari

**Lampiran B Data Penelitian Pendapatan Toko Oleh Oleh Sepanjang Jalan  
Umum Ketapang Hingga Grati Sebelum Adanya Jalan Tol Probolinggo – Grati  
Perminggu**

TOKO BUAH TANGANSEBELUM ADANYA JALAN TOL					
NO	NAMA USAHA TOKO OLEH -OLEH	Y PENDAPATAN (Rp)	X1 MODAL (Rp)	X2 PEMBELI (Orang)	X3 JAM KERJA
1	Barokah	3.500.000	1.500.000	210	84
2	Tape Bondowoso	3.500.000	1.500.000	210	84
3	Probolinggo	5.000.000	2.500.000	245	98
4	Tape BWS 66	4.500.000	2.000.000	245	98
5	Tape BWS Asli	3.500.000	1.500.000	210	98
6	H. Mamad	3.500.000	1.000.000	210	98
7	Mbak Sri	3.500.000	1.500.000	245	98
8	Mangga Anggur	5.000.000	3.000.000	245	91
9	Bestari	5.000.000	2.500.000	280	91
10	H. Shaleh	3.000.000	1.000.000	210	91
11	Probolinggo 2	3.800.000	1.500.000	210	77
12	Lia Jaya	3.500.000	1.500.000	210	77
13	Ninik	4.000.000	2.000.000	245	70
14	Mana Lagi	5.000.000	3.000.000	245	98
15	Sido Mampir	3.000.000	1.000.000	210	70
16	Ketapang	3.500.000	1.500.000	210	70
17	Mangga Manis	3.500.000	1.500.000	210	91
18	Khas Probolinggo	4.000.000	2.000.000	280	77
19	Tape BWS 69	3.500.000	1.800.000	245	84
20	Pusat Oleh-Oleh	5.000.000	2.500.000	245	84
21	Jaya	3.000.000	1.500.000	210	98
22	Lestari	3.500.000	1.500.000	210	84
23	H. Sukur	3.500.000	1.500.000	210	84
24	Pusat Oleh-Oleh	5.000.000	2.500.000	280	98
25	Ibu Ninin	4.500.000	2.000.000	280	98
26	Probolinggo	3.500.000	1.500.000	210	98
27	Ketapang	3.500.000	1.000.000	210	98
28	Khas Probolinggo	3.500.000	1.500.000	245	98
29	Tape Probolinggo	5.000.000	3.000.000	300	91
30	Pak Kumis	5.000.000	2.500.000	280	91
31	Ibu Fatimah	3.000.000	1.000.000	210	91
32	Mangga Anggur	3.800.000	1.500.000	210	77
33	Barokah jaya	3.500.000	1.500.000	210	77
34	H. Subur	4.000.000	2.000.000	245	70
35	Pak Wito	5.000.000	3.000.000	245	98
36	Rukun	3.000.000	1.000.000	210	70
37	H. Ma'ruf	4.000.000	2.000.000	280	70

**Lampiran B Data Penelitian Pendapatan Toko Oleh Oleh Sepanjang Jalan  
Umum Ketapang Hingga Grati Sesudah Adanya Jalan Tol Probolinggo – Grati  
Perminggu**

NO	NAMA USAHA TOKO OLEH-OLEH	Y PENDAPATAN(Rp)	X1 MODAL (Rp)	X2 PEMBELI (Orang)	X3 JAM KERJA
1	Barokah	1.500.000	600.000	70	84
2	Tape Bondowoso	1.800.000	700.000	70	84
3	Probolinggo	2.500.000	900.000	105	98
4	Tape BWS 66	2.000.000	800.000	105	98
5	Tape BWS Asli	1.500.000	600.000	70	98
6	H. Mamad	1.500.000	600.000	70	98
7	Mbak Sri	1.800.000	700.000	70	98
8	Mangga Anggur	2.000.000	900.000	105	91
9	Bestari	2.500.000	900.000	105	91
10	H. Shaleh	1.700.000	700.000	70	91
11	Probolinggo 2	1.500.000	600.000	70	77
12	Lia Jaya	1.500.000	500.000	70	77
13	Ninik	1.800.000	700.000	70	70
14	Mana Lagi	2.000.000	800.000	105	98
15	Sido Mampir	1.500.000	700.000	70	70
16	Ketapang	1.500.000	600.000	70	71
17	Mangga Manis	1.700.000	700.000	70	91
18	KhasProbolinggo	1.500.000	600.000	70	77
19	Tape BWS 69	1.800.000	800.000	70	84
20	Pusat oleh-oleh	1.700.000	700.000	70	84
21	Jaya	1.700.000	500.000	70	98
22	Lestari	1.500.000	600.000	70	84
23	H. Sukur	1.800.000	700.000	70	84
24	Pusat Oleh-Oleh	2.500.000	900.000	105	98
25	Ibu Ninin	2.000.000	800.000	105	98
26	Probolinggo	1.500.000	600.000	70	98
27	Ketapang	1.500.000	600.000	70	98
28	Khas Probolinggo	1.800.000	700.000	70	98
29	Tape Probolinggo	2.000.000	900.000	105	91
30	Pak Kumis	2.500.000	900.000	105	91
31	Ibu Fatimah	1.700.000	700.000	70	91
32	Mangga Anggur	1.500.000	600.000	70	77
33	Barokah Jaya	1.500.000	500.000	70	77
34	H. Subur	1.800.000	700.000	70	70
35	Pak Wito	2.000.000	800.000	105	98
36	Rukun	1.500.000	700.000	70	70
37	H. Ma'ruf	2.000.000	900.000	105	98

**Lampiran C Regresi Linier Berganda Sebelum Adanya Jalan Tol**

Dependent Variable: PENDAPATAN

Method: Least Squares

Date: 01/27/20 Time: 22:52

Sample: 1 37

Included observations: 37

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	3.499748	0.233689	14.97612	0.0000
MODAL	0.325184	0.059980	5.421525	0.0000
PENGUNJUNG	0.365286	0.129893	2.812214	0.0082
JAMKERJA	0.097983	0.087573	1.118871	0.2713
R-squared	0.885733	Mean dependent var	6.586800	
Adjusted R-squared	0.875345	S.D. dependent var	0.076490	
S.E. of regression	0.027006	Akaike info criterion	-4.283702	
Sum squared resid	0.024068	Schwarz criterion	-4.109549	
Log likelihood	83.24849	Hannan-Quinn criter.	-4.222305	
F-statistic	85.26544	Durbin-Watson stat	2.558157	
Prob(F-statistic)	0.000000			

**Lampiran C Uji Asumsi Klasik Sebelum Adanya Jalan Tol**

Ramsey RESET Test

Equation: UNTITLED

Specification: PENDAPATAN C MODAL PENGUNJUNG JAMKERJA

Omitted Variables: Squares of fitted values

	Value	df	Probability
t-statistic	1.749015	32	0.0899
F-statistic	3.059054	(1, 32)	0.0899
Likelihood ratio	3.378025	1	0.0661

F-test summary:

	Sum of Sq.	df	Mean Squares
Test SSR	0.002100	1	0.002100
Restricted SSR	0.024068	33	0.000729
Unrestricted SSR	0.021968	32	0.000686

LR test summary:

	Value	df
Restricted LogL	83.24849	33
Unrestricted LogL	84.93751	32

Unrestricted Test Equation:

Dependent Variable: PENDAPATAN

Method: Least Squares

Date: 01/27/20 Time: 22:57

Sample: 1 37

Included observations: 37

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-1.431040	2.828281	-0.505975	0.6163
MODAL	-7.577426	4.518695	-1.676906	0.1033
PENGUNJUNG	-8.616202	5.136715	-1.677376	0.1032
JAMKERJA	-2.310932	1.379916	-1.674690	0.1037
FITTED^2	1.849570	1.057492	1.749015	0.0899

R-squared	0.895703	Mean dependent var	6.586800
Adjusted R-squared	0.882666	S.D. dependent var	0.076490
S.E. of regression	0.026201	Akaike info criterion	-4.320946
Sum squared resid	0.021968	Schwarz criterion	-4.103255
Log likelihood	84.93751	Hannan-Quinn criter.	-4.244200
F-statistic	68.70398	Durbin-Watson stat	2.535211
Prob(F-statistic)	0.000000		

**Lampiran C Uji multikolinieritas Sebelum Adanya Jalan Tol**

Variance Inflation Factors  
Date: 01/27/20 Time: 23:02  
Sample: 1 37  
Included observations: 37

Variable	Coefficient Variance	Uncentered VIF	Centered VIF
C	0.054610	2770.468	NA
MODAL	0.003598	7093.275	3.832637
PENGUNJUNG	0.016872	4865.684	3.963171
JAMKERJA	0.007669	1460.715	1.080390

## Lampiran C Uji Heteroskedastisitas Sebelum Adanya Jalan Tol

## Heteroskedasticity Test: Glejser

F-statistic	1.279551	Prob. F(3,33)	0.2975
Obs*R-squared	3.855466	Prob. Chi-Square(3)	0.2775
Scaled explained SS	4.937470	Prob. Chi-Square(3)	0.1764

## Test Equation:

Dependent Variable: ARESID

Method: Least Squares

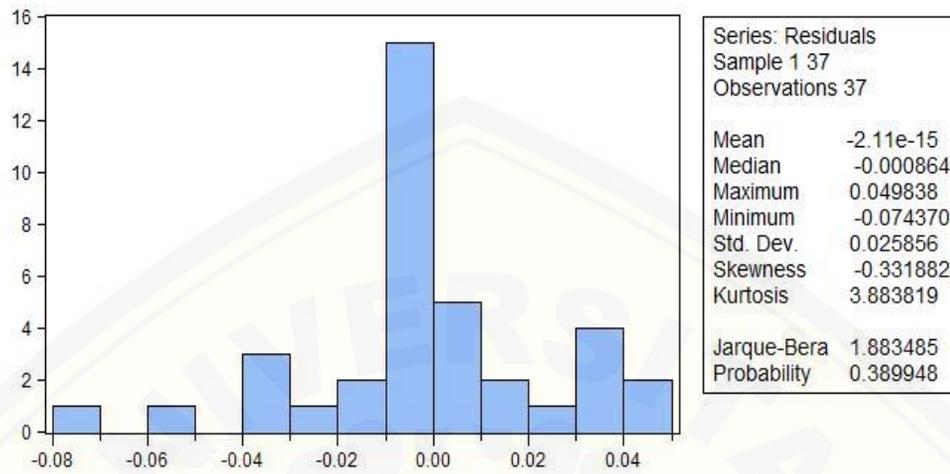
Date: 01/27/20 Time: 22:56

Sample: 1 37

Included observations: 37

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0.006179	0.159765	-0.038678	0.9694
MODAL	-0.047705	0.041006	-1.163356	0.2530
PENGUNJUNG	0.062069	0.088803	0.698951	0.4895
JAMKERJA	0.089425	0.059870	1.493639	0.1448
R-squared	0.104202	Mean dependent var	0.017638	
Adjusted R-squared	0.022766	S.D. dependent var	0.018677	
S.E. of regression	0.018463	Akaike info criterion	-5.044276	
Sum squared resid	0.011249	Schwarz criterion	-4.870123	
Log likelihood	97.31911	Hannan-Quinn criter.	-4.982879	
F-statistic	1.279551	Durbin-Watson stat	2.042247	
Prob(F-statistic)	0.297530			

## Lampiran C Uji Normalitas Sebelum Adanya Jalan Tol



**Lampiran D Regresi Linier Berganda Sesudah Adanya Jalan Tol**

Dependent Variable: PENDAPATAN

Method: Least Squares

Date: 01/28/20 Time: 11:35

Sample: 1 37

Included observations: 37

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	2.482218	0.591534	4.196241	0.0002
MODAL	0.497195	0.121453	4.093714	0.0003
PENGUNJUNG	0.318745	0.122151	2.609424	0.0135
JAMKERJA	0.130657	0.124077	1.053035	0.3000
R-squared	0.798783	Mean dependent var	6.246038	
Adjusted R-squared	0.780491	S.D. dependent var	0.071448	
S.E. of regression	0.033475	Akaike info criterion	-3.854249	
Sum squared resid	0.036978	Schwarz criterion	-3.680096	
Log likelihood	75.30361	Hannan-Quinn criter.	-3.792852	
F-statistic	43.66744	Durbin-Watson stat	2.062675	
Prob(F-statistic)	0.000000			

**Lampiran D Uji Asumsi Klasik Sebelum Adanya Jalan Tol**

Ramsey RESET Test

Equation: UNTITLED

Specification: PENDAPATAN C MODAL PENGUNJUNG JAMKERJA

Omitted Variables: Squares of fitted values

	Value	df	Probability
t-statistic	2.534387	32	0.0164
F-statistic	6.423117	(1, 32)	0.0164
Likelihood ratio	6.768165	1	0.0093

F-test summary:

	Sum of Sq.	df	Mean Squares
Test SSR	0.006182	1	0.006182
Restricted SSR	0.036978	33	0.001121
Unrestricted SSR	0.030797	32	0.000962

LR test summary:

	Value	df
Restricted LogL	75.30361	33
Unrestricted LogL	78.68770	32

Unrestricted Test Equation:

Dependent Variable: PENDAPATAN

Method: Least Squares

Date: 01/28/20 Time: 11:50

Sample: 1 37

Included observations: 37

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	62.14056	23.54594	2.639120	0.0127
MODAL	-46.18097	18.41827	-2.507345	0.0174
PENGUNJUNG	-30.26771	12.06911	-2.507866	0.0174
JAMKERJA	-12.10528	4.829334	-2.506614	0.0175
FITTED^2	7.558171	2.982248	2.534387	0.0164

R-squared	0.832420	Mean dependent var	6.246038
Adjusted R-squared	0.811473	S.D. dependent var	0.071448
S.E. of regression	0.031023	Akaike info criterion	-3.983119
Sum squared resid	0.030797	Schwarz criterion	-3.765427
Log likelihood	78.68770	Hannan-Quinn criter.	-3.906372
F-statistic	39.73849	Durbin-Watson stat	2.020809
Prob(F-statistic)	0.000000		

**Lampiran D Uji Multikolinieritas Sesudah Adanya Jalan Tol**

Variance Inflation Factors

Date: 01/28/20 Time: 12:11

Sample: 1 37

Included observations: 37

Variable	Coefficient Variance	Uncentered VIF	Centered VIF
C	0.349912	11553.89	NA
MODAL	0.014751	16635.12	2.751304
PENGUNJUNG	0.014921	1776.999	3.191569
JAMKERJA	0.015395	1916.226	1.328315

## Lampiran D Uji Heteroskedastisitas Sebelum Adanya Jalan Tol

## Heteroskedasticity Test: Glejser

F-statistic	3.453686	Prob. F(3,33)	0.0275
Obs*R-squared	8.841093	Prob. Chi-Square(3)	0.1314
Scaled explained SS	5.946578	Prob. Chi-Square(3)	0.1142

## Test Equation:

Dependent Variable: ARESID

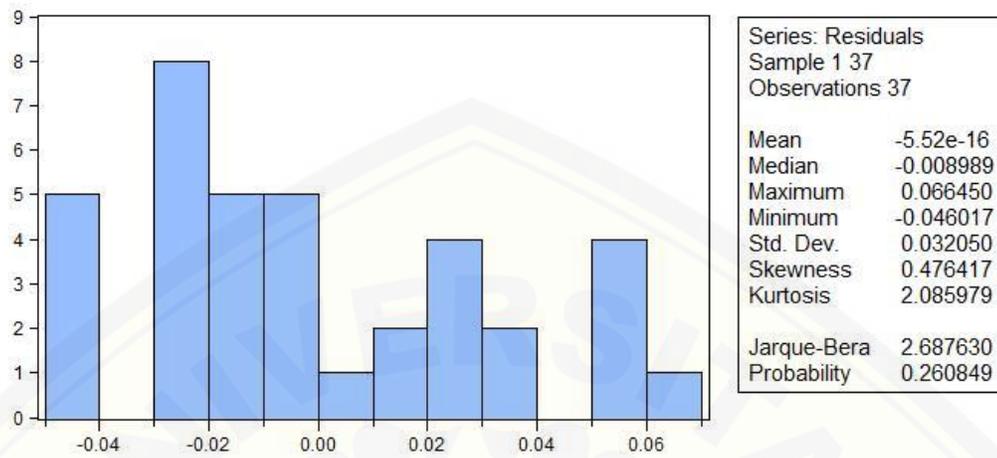
Method: Least Squares

Date: 01/28/20 Time: 12:17

Sample: 1 37

Included observations: 37

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.129478	0.270142	0.479296	0.6349
MODAL	-0.049257	0.055465	-0.888069	0.3809
PENGUNJUNG	0.144815	0.055784	2.595983	0.0140
JAMKERJA	-0.046103	0.056663	-0.813632	0.4217
R-squared	0.238948	Mean dependent var		0.026936
Adjusted R-squared	0.169762	S.D. dependent var		0.016777
S.E. of regression	0.015287	Akaike info criterion		-5.421793
Sum squared resid	0.007712	Schwarz criterion		-5.247640
Log likelihood	104.3032	Hannan-Quinn criter.		-5.360396
F-statistic	3.453686	Durbin-Watson stat		2.492926
Prob(F-statistic)	0.027455			

**Lampiran D Uji Normalitas Setelah Adanya Adanya Jalan Tol**

Lampiran Dokumentasi





