

BAB V

HASIL PENELITIAN

A. Uji Kualitas Data

Uji kualitas data yang dilakukan pada penelitian ini merupakan uji asumsi klasik. Pada penelitian ini uji asumsi yang dilakukan antara lain adalah uji heteroskedastisitas dan uji multikolinearitas

1. Uji Heterokedastisitas.

Definisi uji heteroskedastisitas adalah pengujian yang memiliki tujuan guna mengetahui jikalau didalam model regresi terdapat ketidaksamaan varian dari residual dari satu pengamatan ke pengamatan lain. Pada pengujian heteroskedastisitas, variabel bebas dengan nilai probabilitas pada tingkat 5% tidak signifikan.

TABEL 5.1

Uji Heterokedastisitas

Variable	Coefficient	Std, Error	t-Statistic	Prob.
C	-14,26050	11,30470	-1,261467	0,3561
LOG(AIR)	-0,019061	0,330023	-0,057756	0,9981
LOG(LISTRIK)	-0,318416	0,218238	-1,459028	0,2489
LOG(JALAN)	0,851948	1,135991	0,749960	0,4546
LOG(PMA)	0,163956	0,130873	1,252780	0,4125

Sumber: Hasil olah data Eviews 7

Keterangan: Signifikan pada level * = 10%; ** = 5%; *** = 1%

Melihat tabel 5.1 diatas, dapat kita ketahui bahwasanya nilai probabilitas pada variabel penyaluran air adalah sebesar 0,9981, variabel kapasitas listrik lokal adalah sebesar 0,2489, variabel panjang jalan adalah sebesar 0,4546, variabel PMA adalah 0,4125 yang berarti

semua variabel bebas lebih dari Alpha (α). Maka dapat kita simpulkan bahwasanya model ini tidak mengandung heteroskedastisitas.

2. Uji Multikolinearitas.

Definisi uji multikolinearitas adalah pengujian yang memiliki tujuan guna mengetahui apakah ada masalah multikolinearitas diantara variabel bebas. Melihat tabel dibawah, kita dapat menyimpulkan bahwasanya diantara variabel bebas tidak terdapat masalah multikolinearitas. Hal ini ditandai dengan tidak adanya koefisien korelasi yang lebih besar dari 0,85.

TABEL 5.2

Uji Multikolinearitas

	AIR	JALAN	LISTRIK	PMA
AIR	1,000000	0,531917	0,799613	0,654536
JALAN	0,531917	1,000000	0,442961	0,253314
LISTRIK	0,799613	0,442961	1,000000	0,597075
PMA	0,654536	0,253314	0,597075	1,000000

Sumber: Hasil olah data Eviews 7

Berdasarkan tabel diatas, dapat kita lihat nilai koefisien korelasi antar variabel bebas tidak ada yang diatas 0,85, maka itu dapat disimpulkan data dalam penelitian ini tidak terdapat masalah multikolinearitas.

B. Pemilihan Metode Pengujian Data Panel

1. Uji Chow.

Uji Chow atau *Chow test* dilakukan guna menentukan apakah model *fixed effect* atau *random effect* yang paling tepat untuk digunakan dalam mengestimasi data panel, Hipotesis dalam uji chow

adalah :

H_0 : *common effect model* atau pooled OLS

H_1 : *fixed effect model*

Untuk mengetahui dasar penolakan hipotesis diatas adalah dengan melakukan perbandingan terhadap perhitungan $F_{\text{statistik}}$ dengan F_{tabel} . Jika hasil dari $F_{\text{statistik}} > F_{\text{tabel}}$ maka H_0 ditolak, ini berarti model yang paling tepat untuk digunakan dalam mengestimasi data panel adalah Model *fixed effect*. Begitu pun sebaliknya, jika $F_{\text{statistik}} < F_{\text{tabel}}$ maka H_0 diterima, ini berarti model yang tepat untuk digunakan dalam mengestimasi data panel adalah Model *common effect* (Widarjono, 2009),

TABEL 5.3

Uji Chow

Effects Test	Statistic	d,f,	Prob,
Cross-section F	343,075755	(33,132)	0,0000***
Cross-section Chi-square	758,752281	33	0,0000***

Sumber: Hasil olah data Eviews 7

Keterangan: Signifikan pada level * = 10%; ** = 5%; *** = 1%

Hasil *redundant fixed effect* atau *likelihood ratio* untuk model ini menghasilkan nilai probabilitas F sebesar 0,0000 yang mana lebih kecil dari nilai Alpha yaitu sebesar 0,05, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima, yang berarti model yang sesuai dari hasil ini adalah model *fixed effect*.

2. Uji Hausman.

Uji hausman merupakan pengujian yang dilakukan guna mengetahui model *Fixed Effect* atau *Random Effect* yang paling tepat untuk mengestimasi data panel. Adapun model yang sesuai dengan

penelitian ini adalah model *fixed effect* yang mana lebih baik ditunjukkan dengan nilai signifikansi nya sebesar $< 0,05$ pada probabilitas nilai chi-square.

Hipotesis :

H_0 : *random effect model*

H_1 : *fixed effect model*

Apabila hasil probabilitas *cross-section random* lebih besar dari Alpha (α), maka diterima dan ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa model menggunakan *random effect*, dan sebaliknya apabila probabilitas *cross-section random* kurang dari 5%, maka ditolak dan diterima. Hasil dari uji menggunakan efek spesifikasi *random effect* adalah sebagai berikut :

TABEL 5.4

Uji Hausman

Test Summary	Chi-Sq, Statistic	Chi-Sq, d.f,	Prob,
Cross-section random	58,006993	4	0,0000***

Sumber: Hasil olah data Eviews 7

Keterangan: Signifikan pada level * = 10%; ** = 5%; *** = 1%

Melihat tabel diatas, dapat kita lihat bahwasanya nilai signifikansi sebesar 0,0000 (signifikansi $< \text{Alpha}$), dengan ini H_0 ditolak dan H_1 diterima, sehingga dapat kita artikan bahwa model *random effect* lebih baik dari model *fixed effect*.

3. Analisis Model Data Panel.

Pemilihan model ini menggunakan uji analisis terbaik dari tiga macam pendekatan yaitu *common effect*, *fixed effect*, dan *random*

effect. Dengan dilakukannya ketiga pendekatan tersebut, kita dapat mengetahui pendekatan/model yang terbaik untuk mengestimasi data panel. Uji Chow dan Uji Hausman harus dilakukan agar dapat mengetahui pendekatan atau model apa yang tepat dan terbaik guna menganalisis data panel pada penelitian ini. Adapun pendekatan analisis data panel akan dijelaskan pada tabel berikut:

TABEL 5.5

Hasil Estimasi *Common Effect*, *Fixed Effect*, Dan *Random Effect*

Variabel Dependen : PDRB	Model		
	Common Effect	Fixed Effect	Random Effect
Konstanta (C)	10,76718	27,92440	26,31043
Standar error	1,403385	0,766137	0,696489
Probabilitas	0,0000***	0,0000***	0,0000***
Penyaluran Air	0,491414	0,152907	0,179363
Standar Error	0,043529	0,022366	0,021761
Probabilitas	0,0000	0,0000	0,0000
Kapasitas Listrik Lokal	-0,050722	0,051002	0,054049
Standar error	0,030610	0,014790	0,014324
Probabilitas	0,0994*	0,0008***	0,0002***
Infrastruktur Panjang Jalan	0,407027	0,087081	0,199926
Standar error	0,071951	0,076988	0,068846
Probabilitas	0,0000	0,2401	0,0042***
PMA (Penanaman Modal Asing)	0,232230	0,026702	0,028940
Standar error	0,034709	0,008869	0,008815
Probabilitas	0,0000***	0,0031***	0,0013***
R²	0,8049895	0,997751	0,510336
F-Statistic	170,1741	1583,031	42,99151
Prob (F-Stat)	0,0000***	0,0000***	0,0000***
Durbin-Watson Stat	0,157495	0,859021	0,580950

Sumber: Hasil olah data Eviews 7

Keterangan: Signifikan pada level * = 10%; ** = 5%; *** = 1%

Berdasarkan hasil uji yang telah dilakukan yakni uji spesifikasi

model dari kedua jenis analisis yaitu dengan menggunakan uji chow (*likelihood*) dan uji hausman, hasilnya memberikan hasil bahwasanya kedua model tersebut menyarankan dalam penelitian ini menggunakan model yang sama yaitu *fixed effect*, saat uji chow atau *likelihood* menyatakan model terbaik untuk digunakan didalam penelitian ini ialah *fixed effect*, dan saat dilakukan pengujian dengan uji hausman pun menyatakan model terbaik untuk digunakan dalam penelitian ini adalah *fixed effect*. Maka model terbaik yang digunakan dalam mengestimasi pengaruh penyaluran air, kapasitas listrik lokal, infrastruktur Jalan, dan PMA (Penanaman Modal Asing) terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia Tahun 2013-2017 ialah *fixed effect*.

C. Hasil Estimasi Model Data Panel

Berdasarkan uji spesifikasi model yang telah dilakukan, maka regresi model yang digunakan dalam penelitian ini adalah model *fixed effect*. Pada pendekatan model efek tetap, diasumsikan bahwa intercept dan slope (β) dari persamaan regresi dianggap konstan baik antar unit *cross section* maupun antar unit *time series*. Memasukkan variabel boneka atau semu (*dummy*) merupakan salah satu cara untuk memperhatikan unit *cross-section* atau unit *time-series* untuk mengizinkan terjadinya perbedaan pada nilai parameter yang berbeda-beda, baik lintas unit *cross-section* maupun antar unit *time series*, penggunaan teknik variabel *dummy* dalam proses regresi. Dengan ini *fixed effect* biasa juga disebut *Least Square Dummy Variables (LSDV)*, unit *cross section* atau unit *time series* dapat

menggunakan teknik variabel dummy.

Pada tabel 5.5 menunjukkan hasil regresi yang dapat kita simpulkan bahwasanya secara menyeluruh hasil persamaan regresi data panel adalah:

$$\begin{aligned} \text{LOG(PDRB)} = & \beta_0 + \beta_1 * \text{LOG(AIR)} + \beta_2 * \text{LOG(LISTRIK)} + \\ & \beta_3 * \text{LOG(JALAN)} + \beta_4 * \text{LOG(PMA)} + \text{et} \dots\dots\dots(5.1) \end{aligned}$$

Dimana :

PDRB : Produk Domestik Regional Bruto

AIR : Penyaluran Air

LISTRIK : Kapasitas Listrik Lokal

JALAN : Infrastruktur Jalan

PMA : Penanaman Modal Asing

β_0 : Konstanta

$\beta_{1...3}$: Koefisien Parameter

et : *Distribance Error*

TABEL 5.6
Hasil Estimasi *Model Fixed Effect*

Variabel Dependen: PDRB	Model
	Fixed Effect
Konstanta (C)	27,92440
Standar error	0,766137
Probabilitas	0,0000***
Penyaluran Air	0,152907
Standar Error	0,022366
Probabilitas	0,0000***
Kapasitas Listrik Lokal	0,051002
Standar error	0,014790
Probabilitas	0,0008***
Infrastruktur Jalan	0,087081
Standar error	0,076988
Probabilitas	0,2401
PMA (Penanaman Modal Asing)	0,026702
Standar error	0,008869
Probabilitas	0,0031***
R²	0,997751
F-Statistic	1583,031
Prob (F-Stat)	0,000000
Durbin-Watson Stat	0,859021

Sumber: Hasil olah data Eviews 7

Keterangan: Signifikan pada level * = 10%; ** = 5%; *** = 1%

Berdasarkan hasil estimasi pada tabel diatas, maka dapat dibuat model data panel terhadap PDRB antar Provinsi di Indonesia yang dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{LOG(PDRB)Aceh} &= -0,050038 \text{ (efek wilayah)} + 27.92440- \\ & 0,152907*\text{LOG(AIR)Aceh} + \\ & 0,051002*\text{LOG(LISTRIK)Aceh} + \\ & 0,087081* \text{LOG(JALAN)Aceh} + \\ & 0,026702\text{LOG(PMA)Aceh} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{LOG(PDRB)Sumut} &= 0,657113 \text{ (efek wilayah)} + 27.92440- \\ & 0,152907*\text{LOG(AIR)Sumut} + \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
& 0,051002 * \text{LOG}(\text{LISTRIK})_{\text{Sumut}} + \\
& 0,087081 * \text{LOG}(\text{JALAN})_{\text{Sumut}} + \\
& 0,026702 \text{LOG}(\text{PMA})_{\text{Sumut}} \\
\text{LOG}(\text{PDRB})_{\text{Sumbar}} &= 0.058593 (\text{efek wilayah}) + 27.92440 - \\
& 0,152907 * \text{LOG}(\text{AIR})_{\text{Sumbar}} + \\
& 0,051002 * \text{LOG}(\text{LISTRIK})_{\text{Sumbar}} + \\
& 0,087081 * \text{LOG}(\text{JALAN})_{\text{Sumbar}} + \\
& 0,026702 \text{LOG}(\text{PMA})_{\text{Sumbar}} \\
\text{LOG}(\text{PDRB})_{\text{Riau}} &= 1.299912 (\text{efek wilayah}) + 27.92440 - \\
& 0,152907 * \text{LOG}(\text{AIR})_{\text{Riau}} + \\
& 0,051002 * \text{LOG}(\text{LISTRIK})_{\text{Ri}} \\
& \text{au} + 0,087081 * \\
& \text{LOG}(\text{JALAN})_{\text{Riau}} + \\
& 0,026702 \text{LOG}(\text{PMA})_{\text{Riau}} \\
\text{LOG}(\text{PDRB})_{\text{Jambi}} &= 0.099303 (\text{efek wilayah}) + 27.92440 - \\
& 0,152907 * \text{LOG}(\text{AIR})_{\text{Jambi}} + \\
& 0,051002 * \text{LOG}(\text{LISTRIK})_{\text{Jambi}} + \\
& 0,087081 * \text{LOG}(\text{JALAN})_{\text{Jambi}} + \\
& 0,026702 \text{LOG}(\text{PMA})_{\text{Jambi}} \\
\text{LOG}(\text{PDRB})_{\text{Sumsel}} &= 0.283992 (\text{efek wilayah}) + 27.92440 - \\
& 0,152907 * \text{LOG}(\text{AIR})_{\text{Sumsel}} + \\
& 0,051002 * \text{LOG}(\text{LISTRIK})_{\text{Sumsel}} + \\
& 0,087081 * \text{LOG}(\text{JALAN})_{\text{Sumsel}} + \\
& 0,026702 \text{LOG}(\text{PMA})_{\text{Sumsel}}
\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{LOG(PDRB)Bengkulu} &= -0.0885995 \text{ (efek wilayah)} + 27.92440- \\
 &0,152907*\text{LOG(AIR)Bengkulu} + \\
 &0,051002*\text{LOG(LISTRIK)Bengkulu} + \\
 &0,087081* \text{LOG(JALAN)Bengkulu}+ \\
 &0,026702\text{LOG(PMA)Bengkulu} \\
 \text{LOG(PDRB)Lampung} &= 0.601871 \text{ (efek wilayah)} + 27.92440- \\
 &0,152907*\text{LOG(AIR)Lampung} + \\
 &0,051002*\text{LOG(LISTRIK)Lampung} + \\
 &0,087081* \text{LOG(JALAN)Lampung} + \\
 &0,026702\text{LOG(PMA)Lampung} \\
 \text{LOG(PDRB)BangkaBel} &= -0.567124 \text{ (efek wilayah)} + 27.92440- \\
 &0,152907*\text{LOG(AIR)BangkaBelitung}+ \\
 &0,051002*\text{LOG(LISTRIK)BangkaBelitung} \\
 &+ 0,087081* \text{LOG(JALAN)BangkaBelitung} \\
 &+ 0,026702\text{LOG(PMA)BangkaBelitung} \\
 \text{LOG(PDRB)Kepriau} &= 0.056242 \text{ (efek wilayah)} + 27.92440- \\
 &0,152907*\text{LOG(AIR)Kepriau} + \\
 &0,051002*\text{LOG(LISTRIK)Kepriau} + \\
 &0,087081* \text{LOG(JALAN)Kepriau} + \\
 &0,026702\text{LOG(PMA)Kepriau} \\
 \text{LOG(PDRB)DKIJakarta} &= 1.943133 \text{ (efek wilayah)} + 27.92440- \\
 &0,152907*\text{LOG(AIR)DKIJakarta} + \\
 &0,051002*\text{LOG(LISTRIK)DKIJakarta} + \\
 &0,087081* \text{LOG(JALAN)DKIJakarta} +
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
& 0,026702\text{LOG(PMA)DKIJakarta} \\
\text{LOG(PDRB)JawaBarat} &= 1.629760 \text{ (efek wilayah) } + 27.92440- \\
& 0,152907*\text{LOG(AIR)JawaBarat} + \\
& 0,051002*\text{LOG(LISTRİK)JawaBarat} + \\
& 0,087081* \text{LOG(JALAN)JawaBarat}+ \\
& 0,026702\text{LOG(PMA)JawaBarat} \\
\text{LOG(PDRB)JawaTengah} &= 1.242033 \text{ (efek wilayah) } + 27.92440- \\
& 0,152907*\text{LOG(AIR)JawaTengah} + \\
& 0,051002*\text{LOG(LISTRİK)JawaTengah} + \\
& 0,087081* \text{LOG(JALAN)JawaTengah} + \\
& 0,026702\text{LOG(PMA)JawaTengah} \\
\text{LOG(PDRB)JawaTimur} &= 1.587177 \text{ (efek wilayah) } + 27.92440- \\
& 0,152907*\text{LOG(AIR)JawaTimur} + \\
& 0,051002*\text{LOG(LISTRİK)JawaTimur} + \\
& 0,087081* \text{LOG(JALAN)JawaTimur}+ \\
& 0,026702\text{LOG(PMA)JawaTimur} \\
\text{LOG(PDRB)Banten} &= 0.592616 \text{ (efek wilayah) } + 27.92440- \\
& 0,152907*\text{LOG(AIR)Banten} + \\
& 0,051002*\text{LOG(LISTRİK)Banten} + \\
& 0,087081* \text{LOG(JALAN)Banten} + \\
& 0,026702\text{LOG(PMA)Banten} \\
\text{LOG(PDRB)Bali} &= -0.190931 \text{ (efek wilayah) } + 27.92440- \\
& 0,152907*\text{LOG(AIR)Bali} + \\
& 0,051002*\text{LOG(LISTRİK)Bali} + 0,087081*
\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 & \text{LOG(JALAN)Bali} + \\
 & 0,026702\text{LOG(PMA)Bali} \\
 \text{LOG(PDRB)NTB} & = -0,190931 \text{ (efek wilayah)} + 27,92440- \\
 & 0,152907*\text{LOG(AIR)NTB} + \\
 & 0,051002*\text{LOG(LISTRIK)NTB} + \\
 & 0,087081* \text{LOG(JALAN)NTB} + \\
 & 0,026702\text{LOG(PMA)NTB} \\
 \text{LOG(PDRB)NTT} & = -0,772746 \text{ (efek wilayah)} + 27,92440- \\
 & 0,152907*\text{LOG(AIR)NTT} + \\
 & 0,051002*\text{LOG(LISTRIK)NTT} + \\
 & 0,087081* \text{LOG(JALAN)NTT} + \\
 & 0,026702\text{LOG(PMA)NTT} \\
 \text{LOG(PDRB)Kalbar} & = -0,241742 \text{ (efek wilayah)} + 27,92440- \\
 & 0,152907*\text{LOG(AIR)Kalbar} + \\
 & 0,051002*\text{LOG(LISTRIK)Kalbar} + \\
 & 0,087081* \text{LOG(JALAN)Kalbar} + \\
 & 0,026702\text{LOG(PMA)Kalbar} \\
 \text{LOG(PDRB)Kalteng} & = -0,455647 \text{ (efek wilayah)} + 27,92440- \\
 & 0,152907*\text{LOG(AIR)Kalteng} + \\
 & 0,051002*\text{LOG(LISTRIK)Kalteng} + \\
 & 0,087081* \text{LOG(JALAN)Kalteng} + \\
 & 0,026702\text{LOG(PMA)Kalteng} \\
 \text{LOG(PDRB)Kalsel} & = -0,343139 \text{ (efek wilayah)} + 27,92440- \\
 & 0,152907*\text{LOG(AIR)Kalsel}+
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
& 0,051002 * \text{LOG}(\text{LISTRIK})_{\text{Kalsel}} + \\
& 0,087081 * \text{LOG}(\text{JALAN})_{\text{Kalsel}} + \\
& 0,026702 \text{LOG}(\text{PMA})_{\text{Kalsel}} \\
\text{LOG}(\text{PDRB})_{\text{Kaltim}} &= 0.931333 \text{ (efek wilayah)} + 27.92440 - \\
& 0,152907 * \text{LOG}(\text{AIR})_{\text{Kaltim}} + \\
& 0,051002 * \text{LOG}(\text{LISTRIK})_{\text{Kaltim}} + \\
& 0,087081 * \text{LOG}(\text{JALAN})_{\text{Kaltim}} + \\
& 0,026702 \text{LOG}(\text{PMA})_{\text{Kaltim}} \\
\text{LOG}(\text{PDRB})_{\text{Kalut}} &= -0.634160 \text{ (efek wilayah)} + 27.92440 - \\
& 0,152907 * \text{LOG}(\text{AIR})_{\text{Kalut}} + \\
& 0,051002 * \text{LOG}(\text{LISTRIK})_{\text{Kalut}} + \\
& 0,087081 * \text{LOG}(\text{JALAN})_{\text{Kalut}} + \\
& 0,026702 \text{LOG}(\text{PMA})_{\text{Kalut}} \\
\text{LOG}(\text{PDRB})_{\text{Sulut}} &= -0.479305 \text{ (efek wilayah)} + 27.92440 - \\
& 0,152907 * \text{LOG}(\text{AIR})_{\text{Sulut}} + \\
& 0,051002 * \text{LOG}(\text{LISTRIK})_{\text{Sulut}} + \\
& 0,087081 * \text{LOG}(\text{JALAN})_{\text{Sulut}} + \\
& 0,026702 \text{LOG}(\text{PMA})_{\text{Sulut}} \\
\text{LOG}(\text{PDRB})_{\text{Sulteng}} &= -0.383457 \text{ (efek wilayah)} + 27.92440 - \\
& 0,152907 * \text{LOG}(\text{AIR})_{\text{Sulteng}} + \\
& 0,051002 * \text{LOG}(\text{LISTRIK})_{\text{Sulteng}} + \\
& 0,087081 * \text{LOG}(\text{JALAN})_{\text{Sulteng}} + \\
& 0,026702 \text{LOG}(\text{PMA})_{\text{Sulteng}} \\
\text{LOG}(\text{PDRB})_{\text{Sulsei}} &= 0.318851 \text{ (efek wilayah)} + 27.92440 - \\
& 0,152907 * \text{LOG}(\text{AIR})_{\text{Sulsei}} +
\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
& 0,051002 * \text{LOG}(\text{LISTRIK})_{\text{Sulsel}} + \\
& 0,087081 * \text{LOG}(\text{JALAN})_{\text{Sulsel}} + \\
& 0,026702 \text{LOG}(\text{PMA})_{\text{Sulsel}} \\
\text{LOG}(\text{PDRB})_{\text{Sultra}} &= -0.362504 \text{ (efek wilayah)} + 27.92440 - \\
& 0,152907 * \text{LOG}(\text{AIR})_{\text{Sultra}} + \\
& 0,051002 * \text{LOG}(\text{LISTRIK})_{\text{Sultra}} + \\
& 0,087081 * \text{LOG}(\text{JALAN})_{\text{Sultra}} + \\
& 0,026702 \text{LOG}(\text{PMA})_{\text{Sultra}} \\
\text{LOG}(\text{PDRB})_{\text{Gorontalo}} &= -1.348340 \text{ (efek wilayah)} + 27.92440 - \\
& 0,152907 * \text{LOG}(\text{AIR})_{\text{Gorontalo}} + \\
& 0,051002 * \text{LOG}(\text{LISTRIK})_{\text{Gorontalo}} + \\
& 0,087081 * \text{LOG}(\text{JALAN})_{\text{Gorontalo}} + \\
& 0,026702 \text{LOG}(\text{PMA})_{\text{Gorontalo}} \\
\text{LOG}(\text{PDRB})_{\text{Sulbar}} &= -0,970611 \text{ (efek wilayah)} + 27.92440 - \\
& 0,152907 * \text{LOG}(\text{AIR})_{\text{Sulbar}} + \\
& 0,051002 * \text{LOG}(\text{LISTRIK})_{\text{Sulbar}} + \\
& 0,087081 * \text{LOG}(\text{JALAN})_{\text{Sulbar}} + \\
& 0,026702 \text{LOG}(\text{PMA})_{\text{Sulbar}} \\
\text{LOG}(\text{PDRB})_{\text{Maluku}} &= -1.360064 \text{ (efek wilayah)} + 27.92440 - \\
& 0,152907 * \text{LOG}(\text{AIR})_{\text{Maluku}} + \\
& 0,051002 * \text{LOG}(\text{LISTRIK})_{\text{Maluku}} + \\
& 0,087081 * \text{LOG}(\text{JALAN})_{\text{Maluku}} + \\
& 0,026702 \text{LOG}(\text{PMA})_{\text{Maluku}} \\
\text{LOG}(\text{PDRB})_{\text{MalukuUtara}} &= -1.528402 \text{ (efek wilayah)} + 27.92440 -
\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
& 0,152907 * \text{LOG}(\text{AIR})_{\text{MalukuUtara}} + \\
& 0,051002 * \text{LOG}(\text{LISTRIK})_{\text{MalukuUtara}} + \\
& 0,087081 * \text{LOG}(\text{JALAN})_{\text{MalukuUtara}} + \\
& 0,026702 \text{LOG}(\text{PMA})_{\text{MalukuUtara}} \\
\text{LOG}(\text{PDRB})_{\text{PapuaBarat}} &= -0,520299 \text{ (efek wilayah)} + 27.92440 - \\
& 0,152907 * \text{LOG}(\text{AIR})_{\text{PapuaBarat}} + \\
& 0,051002 * \text{LOG}(\text{LISTRIK})_{\text{PapuaBarat}} + \\
& 0,087081 * \text{LOG}(\text{JALAN})_{\text{PapuaBarat}} + \\
& 0,026702 \text{LOG}(\text{PMA})_{\text{PapuaBarat}} \\
\text{LOG}(\text{PDRB})_{\text{Papua}} &= -0,105010 \text{ (efek wilayah)} + 27.92440 - \\
& 0,152907 * \text{LOG}(\text{AIR})_{\text{Papua}} + \\
& 0,051002 * \text{LOG}(\text{LISTRIK})_{\text{Papua}} + \\
& 0,087081 * \text{LOG}(\text{JALAN})_{\text{Papua}} + \\
& 0,026702 \text{LOG}(\text{PMA})_{\text{Papua}}
\end{aligned}$$

Keterangan:

PDRB = Produk Domestik Regional Bruto

AIR = Penyaluran Air

LISTRIK = Kapasitas Listrik Lokal

JALAN = Infrastruktur Jalan

PMA = Penanaman Modal Asing

Berdasarkan hasil estimasi yang disajikan diatas, dapat kita lihat bahwasanya setiap Provinsi menghasilkan nilai konstanta model *fixed effect* yang berbeda-beda, dapat disimpulkan setiap Provinsi memiliki

perubahan yang berbeda-beda pula terhadap tingkat PDRB apabila variabel penyaluran air, kapasitas listrik lokal, infrastruktur jalan, dan PMA (Penanaman Modal Asing) dikeluarkan dari model.

Pada Provinsi Sumatera Utara, Sumatera Barat, Riau, Jambi, Sumatera Selatan, Lampung, Kepulauan Riau, DKI Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, Banten, Kalimantan Timur, Sulawesi Selatan, dan Papua memiliki nilai efek wilayah atau *cross section* yang bernilai positif. Dimana masing-masing provinsi memiliki nilai koefisien sebesar 0,657113 untuk Provinsi Sumatera Utara, 0,058593 untuk Sumatera Barat, 1,299912 untuk Riau, 0,0099303 untuk Jambi, 0,283992 untuk Sumatera Selatan, 0,601871 untuk Lampung, 0,056242 untuk Kepulauan Riau, 1,943133 untuk DKI Jakarta, 1,629760 untuk Jawa Barat, 1,242033 untuk Jawa Tengah, 1,587177 untuk Jawa Timur, 0,592616 untuk Banten, 0,931333 untuk Kalimantan Timur, 0,318851 untuk Sulawesi Selatan, dan 0,105010 untuk Papua.

Selanjutnya, pada Provinsi Aceh, Bengkulu, Bangka Belitung, Bali, Nusa Tenggara Barat (NTB), Nusa Tenggara Timur (NTT), Kalimantan Barat, Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Utara, Sulawesi Utara, Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara, Gorontalo, Sulawesi Barat, Maluku, Maluku Utara, dan Papua Barat memiliki nilai efek wilayah atau *cross section* yang bernilai negatif. Yakni sebesar -0,050038 untuk Provinsi Aceh, -0,885995 untuk Bengkulu, -0,567124 untuk Bangka Belitung, -0,190931 untuk Bali, -0,460751 untuk Nusa Tenggara Barat (NTB), -0,772748 untuk Nusa Tenggara Timur (NTT), -

0,241742 untuk Kalimantan Barat, -0,455647 untuk Kalimantan Tengah, -0,343139 untuk Kalimantan Selatan, -0,343139 untuk Kalimantan Utara, -0,479305 untuk Sulawesi Utara, -0,383457 untuk Sulawesi Tengah, -0,362504 untuk Sulawesi Tenggara, -1,348340 untuk Gorontalo, -0,970611 untuk Sulawesi Barat, -1,360064 untuk Maluku, -1,528402 untuk Maluku Utara, dan -0,520299 untuk Papua Barat.

D. Uji Statistik

1. Koefisien Determinasi (R^2).

Berdasarkan pengujian yang telah dilaksanakan menunjukkan nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,997751, yang mana dapat kita simpulkan bahwasannya hasil dari pengujian yang telah dilakukan menghasilkan hasil yang baik atau *goodness of fit*. Nilai koefisien menunjukkan bahwasannya 99,7% variasi dari PDRB (Produk Domestik Regional Bruto) atau pertumbuhan ekonomi dapat dijelaskan oleh variabel penyaluran air, kapasitas listrik lokal, infrastruktur panjang jalan, dan PMA (Penanaman Modal Asing). Sedangkan sisanya 0,3% dapat dijelaskan oleh variabel lain di luar model (Merujuk pada Tabel 5.6).

2. Uji-F.

Uji-F merupakan pengujian yang memiliki tujuan untuk menguji signifikansi antara pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara keseluruhan. Berdasarkan dari hasil analisis regresi telah dilakukan penulis memperoleh nilai probabilitas signifikansi dari $f_{\text{statistik}}$ yaitu sebesar 0,0000 (Merujuk pada tabel 5.5). Karena

probabilitas signifikansi menunjukkan angka sebesar 0,0000 yang mana lebih besar dari 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_1 diterima, hal ini berarti penyaluran air, kapasitas listrik lokal, infrastruktur jalan, dan PMA (Penanaman Modal Asing) bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap Pertumbuhan Ekonomi atau PDRB (secara simultan).

3. Uji-t.

Uji-t merupakan pengujian yang memiliki tujuan untuk menguji signifikansi dari pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara individual/parsial. Guna mengetahui pengaruh masing-masing dari variabel independen terhadap variabel dependen dapat dijelaskan di bawah ini:

TABEL 5.7

Hasil Uji t

Variabel	Koefisien regresi	t-statistik	Prob
Penyaluran Air	0,152907	6,836534	0,0000***
Kapasitas Listrik Lokal	0,051002	3,448354	0,0008***
Infrastruktur Jalan	0,087081	1,131095	0,2601
PMA (Penanaman Modal Asing)	0,026702	3,010504	0,0031**

Sumber: Hasil olah data Eviews 7

Keterangan: Signifikan pada level * = 10%; ** = 5%; *** = 1%

Berdasarkan tabel 5.7 diatas menjelaskan bahwasanya setiap variabel independen memberikan pengaruh yang berbeda-beda terhadap variabel dependen:

- a. Pengaruh penyaluran air terhadap pertumbuhan ekonomi

Melihat hasil analisis data yang telah dilakukan menghasilkan

nilai probabilitas variabel penyaluran air yakni sebesar 0,0000. Karena nilai probabilitas penyaluran air $<$ Alpha dapat kita simpulkan H_0 diterima dan H_1 ditolak yang mana berarti variabel penyaluran air berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, dengan demikian kita dapat menyimpulkan bahwa hipotesis diterima.

b. Pengaruh kapasitas listrik lokal terhadap pertumbuhan ekonomi

Melihat hasil analisis data yang telah dilakukan menghasilkan nilai probabilitas variabel kapasitas listrik lokal yakni sebesar 0,0008. Karena nilai probabilitas kapasitas listrik lokal $<$ Alpha dapat kita simpulkan H_0 diterima dan H_1 ditolak yang mana berarti variabel kapasitas listrik lokal berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, dengan demikian kita dapat menyimpulkan bahwasanya hipotesis diterima.

c. Pengaruh infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi

Melihat hasil analisis data yang telah dilakukan menghasilkan nilai probabilitas variabel infrastruktur jalan yakni sebesar 0,2601. Karena nilai probabilitas infrastruktur jalan $>$ Alpha dapat kita simpulkan H_0 ditolak dan H_1 diterima yang mana berarti variabel infrastruktur jalan berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, dengan demikian kita dapat menyimpulkan bahwa hipotesis ditolak.

d. Pengaruh PMA (Penanaman Modal Asing) terhadap pertumbuhan ekonomi

Melihat hasil analisis data yang telah dilakukan menghasilkan nilai probabilitas variabel PMA (Penanaman Modal Asing) yakni sebesar 0,0031. Karena nilai probabilitas PMA (Penanaman Modal Asing) < Alpha, dapat kita simpulkan H_0 diterima dan H_1 ditolak yang mana berarti variabel PMA (Penanaman Modal Asing) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, dengan demikian kita dapat menyimpulkan bahwa hipotesis diterima.

E. Interpretasi Hasil dan Pembahasan

Berdasarkan hasil estimasi model yang disajikan pada tabel 5.6 menggunakan metode *fixed effect*, penulis memperoleh nilai koefisien regresi untuk setiap variabel dalam penelitian dengan persamaan sebagai berikut: $\text{Log(PDRB)} =$

$$\begin{aligned} \text{LOG[PDRB]} = & 27,92440 + 0,152907\text{LOG[AIR]} + \\ & 0,051002\text{LOG[LISTRIK]} + 0,087081\text{[JALAN]} + \\ & 0,026702\text{LOG[PMA]} + \text{et} \dots\dots\dots(5.2) \end{aligned}$$

Dimana:

PDRB = Produk Domestik Regional Bruto

AIR = Penyaluran Air

LISTRIK = Kapasitas Listrik Lokal

JALAN = Infrastruktur Jalan

PMA = Penanaman Modal Asing

Hasil regresi menunjukkan pengaruh penyaluran air, kapasitas listrik lokal, infrastruktur jalan, dan PMA (Penanaman Modal Asing) yang

selanjutnya dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

1. Pengaruh penyaluran air terhadap pertumbuhan ekonomi.

Melihat hasil data yang telah diolah dalam penelitian ini, variabel penyaluran air menghasilkan hasil yang positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi yaitu sebesar 0,152907, yang berarti jika terjadi peningkatan penyaluran air 1% maka akan menaikkan pertumbuhan ekonomi sebesar 0,152907% pada 33 provinsi di Indonesia pada tahun 2013-2017, dengan asumsi tidak ada perubahan dalam jumlah variabel independen. Hasil ini sesuai dengan hipotesis pada penelitian ini.

Hasil data yang telah diolah sesuai dengan teori dan penelitian terdahulu yang tertulis pada landasan teori pada penelitian ini. Saat infrastruktur air meningkat, maka pertumbuhan ekonomi pun pasti akan meningkat pula, sebab peningkatan infrastruktur tersebut digunakan sebagai penunjang produktivitas ekonomi negara.

Penyaluran air berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, yang berarti jika terjadi peningkatan penyaluran air akan menaikkan pertumbuhan ekonomi pada 33 provinsi di Indonesia pada tahun 2013-2017. Ketika infrastruktur air tinggi maka masyarakat di Indonesia akan lebih efisien dalam menunjang aktivitas sehari-hari maupun ekonomi. Dengan semakin banyaknya infrastruktur air, masyarakat mampu mencukupi kebutuhan domestiknya, kemudian masyarakat mampu mengairi sawah yang akhirnya dapat meningkatkan kebutuhan pangan

penduduk, tak hanya itu masyarakat mampu memenuhi kebutuhan dalam perindustrian sehingga menghasilkan produktivitas yang tinggi dan berkontribusi pada kenaikan pertumbuhan ekonomi negara. Hasil ini sesuai dengan hipotesis.

Menurut penelitian yang dilakukan oleh Wibowo (2011), pengadaan sumber daya air merupakan hal yang harus diprioritaskan dalam pembangunan ekonomi suatu negara. Hal ini juga didukung oleh penelitian Hariza (2017), perwujudan penyediaan air bersih di daerah pedalaman menjadi sumber utama bagi daerah pedalaman tersebut dalam melakukan aktivitasnya. Dengan ini, masyarakat dapat dengan leluasa dan efisien dalam menjalankan aktivitas ekonomi yang pada akhirnya meningkatkan pendapatan negara dan kenaikan pada pertumbuhan ekonomi.

Variabel infrastruktur air memiliki tingkat elastisitas atau nilai probabilitas lebih dari 0,05% akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi di Indonesia, sehingga variabel ini signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia (Rindang, 2009).

Hasil penelitian ini juga sesuai dengan penelitian Pratama (2014), dimana hasil penelitian tersebut menunjukkan saat infrastruktur air meningkat sebesar 1% maka akan menaikkan pertumbuhan ekonomi sebesar 0,04% Hasil penelitian lain yang mendukung adalah penelitian oleh Yilmaz (2018), dalam penelitiannya Yilmaz mengatakan bahwasanya kurangnya pemerataan infrastruktur akan membuat pertumbuhan ekonomi terhambat, tidak hanya itu hal ini akan

mengurangi Penanaman Modal Asing atau *Foreign Direct Investment* terhadap suatu negara. Kehadiran infrastruktur ini merupakan prakondisi yang sangat vital dan diperlukan guna menarik akumulasi modal sektor swasta, yang berarti pada akhirnya akan menumbuhkan perekonomian suatu negara.

2. Pengaruh kapasitas listrik lokal terhadap pertumbuhan ekonomi.

Melihat hasil data yang telah diolah dalam penelitian ini, variabel kapasitas listrik lokal menghasilkan hasil yang positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi yaitu sebesar 0,051002, yang berarti bahwa bila terjadi peningkatan kapasitas listrik lokal sebesar 1% maka akan menaikkan pertumbuhan ekonomi sebesar 0,051002% pada 33 provinsi di Indonesia pada tahun 2013-2017, dengan asumsi tidak ada perubahan dalam jumlah variabel independen. Hasil ini sesuai dengan hipotesis pada penelitian ini.

Hasil data yang telah diolah sesuai dengan teori dan penelitian terdahulu yang tertulis pada landasan teori pada penelitian ini. Saat kapasitas listrik lokal meningkat, maka pertumbuhan ekonomi pun pasti akan meningkat pula, sebab peningkatan infrastruktur tersebut digunakan sebagai penunjang produktivitas ekonomi negara.

Kapasitas listrik lokal berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, yang berarti jika terjadi peningkatan kapasitas listrik lokal akan menaikkan pertumbuhan ekonomi pada 33 provinsi di Indonesia pada tahun 2013-2017. Ketika infrastruktur listrik tinggi maka masyarakat di Indonesia akan lebih efisien dalam menunjang

aktivitas sehari-hari maupun ekonomi. Dengan semakin banyak nya infrastruktur listrik, masyarakat mampu mencukupi kebutuhan domestiknya, kemudian masyarakat mampu menjalankan bisnis tanpa ada halangan. Tak hanya itu masyarakat mampu memenuhi kebutuhan dalam perindustrian sehingga menghasilkan produktivitas yang tinggi dan berkontribusi pada kenaikan pertumbuhan ekonomi negara. Hasil ini sesuai dengan hipotesis.

Krismanti (2009) mengatakan bahwasanya apabila suatu wilayah semakin maju, maka kebutuhan listrik menjadi kebutuhan primer yang harus dipenuhi. Hal ini bukan hanya untuk rumah tangga melainkan untuk kegiatan industri. Dalam kehidupan yang modern seperti sekarang, pada peralatan rumah tangga, kantor maupun aktivitas masyarakat cukup banyak yang mengandalkan energi listrik.

Menurut penelitian yang dilakukan oleh Bonita (2003), variabel listrik berpengaruh positif dan juga berpengaruh terhadap kenaikan pertumbuhan suatu negara, nilai koefisien nya adalah 61,09477 yang berarti dengan meningkatnya jumlah listrik yang terpasang akan meningkatkan produk domestik bruto indonesia sebesar 6.109.477 miliar rupiah (dengan asumsi variabel lain tetap). Hal ini juga didukung oleh penelitian Hariza (2017), perwujudan penyediaan air bersih didaerah pedalaman menjadi sumber utama bagi daerah pedalaman tersebut dalam melakukan aktivitasnya. Dengan ini, masyarakat dapat dengan leluasa dan efisien dalam menjalankan aktivitas ekonomi yang pada akhirnya meningkatkan pendapatan

negara dan kenaikan pada pertumbuhan ekonomi.

Variabel infrastruktur listrik memiliki tingkat elastisitas atau nilai probabilitas lebih dari 0,05% akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi di Indonesia, sehingga variabel ini signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia (Rindang, 2009).

Menurut Wibowo (2016), infrastruktur listrik merupakan infrastruktur yang memberikan kontribusi terbesar pada pertumbuhan ekonomi, hal ini ditunjukkan dengan hasil penelitian yaitu nilai koefisien sebesar 0,25 yang berarti dengan bertambahnya infrastruktur listrik sebesar 1 persen maka akan berkontribusi pada penambahan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) sebesar 0,25% (dengan asumsi *ceteris paribus*). Kehadiran infrastruktur ini merupakan prakondisi yang sangat vital dan diperlukan guna menarik akumulasi modal sektor swasta, yang berarti pada akhirnya akan menumbuhkan perekonomian suatu negara. Tak hanya itu, dengan hadirnya infrastruktur ini akan mendorong terjadinya transfer teknologi yang menguntungkan bagi negara.

3. Pengaruh infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi.

Melihat hasil data yang telah diolah dalam penelitian ini, variabel infrastruktur jalan memberikan hasil yang positif dan tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi yaitu sebesar 0,087081, yang berarti bahwa bila terjadi peningkatan infrastruktur jalan sebesar 1% akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi pada 33 provinsi di Indonesia pada tahun 2013-2017 secara tidak signifikan, dengan asumsi tidak

ada perubahan dalam jumlah variabel independen. Hasil ini tidak sesuai dengan hipotesis pada penelitian ini.

Infrastruktur jalan berpengaruh positif namun tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di 33 provinsi di Indonesia pada tahun 2013-2017 secara statistik. Diduga hal ini terjadi karena pada tahun 2013-2017 bukanlah pendukung utama dalam kenaikan pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Ditambah, beberapa provinsi di Indonesia dengan arus ekonomi yang tinggi telah memiliki akses jalan yang cukup. Dengan ini, penambahan jalan tidak lagi dibutuhkan, melainkan kualitas jalan. Dengan semakin baiknya kualitas infrastruktur jalan, distribusi jalan menjadi lebih cepat terkirim, sebab terhindar dari risiko macet atau lambatnya lalu lintas akibat jalan yang rusak. Tak hanya itu, perbaikan kualitas jalan akan meminimalkan modal sehingga proses produksi lebih efisien.

Putri (2014) dalam penelitiannya mengatakan bahwa infrastruktur jalan berpengaruh positif namun tidak signifikan, hal ini ditunjukkan pada hasil penelitiannya yakni nilai koefisien infrastruktur jalan sebesar 0,1988 yang berarti peningkatan infrastruktur jalan akan menaikkan pertumbuhan ekonomi sebesar 0,19 persen (Dengan asumsi *ceteris paribus*). Penelitian ini juga didukung oleh Atmaja (2017), yang mengatakan bahwasanya infrastruktur jalan berpengaruh positif namun tidak signifikan, hal ini ditunjukkan dengan hasil penelitian yakni nilai probabilitas jalan sebesar 0,16 yang lebih besar dari alpha, yang membuat variabel ini tidak signifikan terhadap

pertumbuhan ekonomi suatu negara.

Aini (2018) menjelaskan infrastruktur jalan berpengaruh positif namun tidak signifikan sebab terjadinya peningkatan kualitas dan kuantitas dalam pembangunan jalan yang negatif, kemudian hasil dari pada penelitiannya adalah nilai *sig* sebesar 0,632 yang mana lebih besar dari 0,05.

Penelitian ini juga sesuai dengan penelitian sebelumnya yaitu penelitian yang dilakukan oleh Sidik (2011), dalam penelitiannya menghasilkan nilai elastisitas positif sebesar 0,195742 yang berarti jika infrastruktur jalan meningkat 1% maka pertumbuhan ekonomi akan meningkat pula sebesar 0,196%.

Beberapa peneliti menduga sebab variabel panjang jalan tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi didasari oleh dua hal. Yang pertama, panjang jalan bukan merupakan satu satunya pendukung utama dalam peningkatan pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Pada faktanya,

beberapa kota besar di Indonesia yang memiliki pertumbuhan ekonomi cukup tinggi telah memiliki akses jalan yang cukup sehingga penambahan panjang jalan dirasa tidak diperlukan kembali. Pembangunan jalan perlu dilakukan pada daerah-daerah dengan akses transportasi yang minim. Yang kedua, didalam panjang jalan terdapat suatu *lag* dalam waktu tertentu dalam menstimulasi pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Artinya, penambahan panjang jalan tidak serta merta meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang dirasakan secara

langsung, melainkan manfaatnya dirasakan beberapa tahun setelah pembangunan jalan tersebut dilakukan.

4. Pengaruh PMA (Penanaman Modal Asing) terhadap pertumbuhan ekonomi.

Melihat hasil data yang telah diolah dalam penelitian ini, variabel PMA (Penanaman Modal Asing) menghasilkan hasil yang positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi yaitu sebesar 0,026702 yang berarti bila terjadi peningkatan PMA sebesar 1% maka akan menaikkan pertumbuhan ekonomi sebesar 0,026702% pada 33 provinsi di Indonesia pada tahun 2013-2017, dengan asumsi dalam jumlah variabel independen. Hasil ini sesuai dengan hipotesis pada penelitian ini.

Hasil data yang telah diolah sesuai dengan teori dan penelitian terdahulu yang tertulis pada landasan teori pada penelitian ini. Saat PMA (Penanaman Modal Asing) meningkat, maka pertumbuhan ekonomi pun pasti akan meningkat pula, sebab peningkatan variabel tersebut digunakan sebagai penunjang produktivitas ekonomi negara.

Penanaman Modal Asing berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, yang berarti jika terjadi peningkatan Penanaman Modal Asing akan menaikkan pertumbuhan ekonomi pada

33 provinsi di Indonesia pada tahun 2013-2017. Purnomo (2005), mengatakan bahwa investasi merupakan faktor produksi yang krusial yang mendorong kenaikan produksi suatu negara, yang dapat dilihat

melalui kenaikan pertumbuhan ekonomi. Terbatasnya dana yang dimiliki pemerintah untuk menggerakkan pertumbuhan ekonomi, maka dari itu pernah PMA (Penanaman Modal Asing) sangat diharapkan. Hasil ini sesuai dengan hipotesis.

Penelitian ini sesuai dengan penelitian yang telah dilakukan Putri (2014), dalam penelitiannya menjelaskan bahwa PMA (Penanaman Modal Asing) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi diperkuat dengan hasil penelitiannya yaitu menunjukkan nilai koefisien dari PMA sebesar 0,4547 yang berarti bahwa setiap peningkatan PMA sebesar 1 persen, akan menaikkan pertumbuhan ekonomi sebesar 0,45%. Chartas (2011) mengatakan bahwasanya terdapat signifikansi antara PMA (Penanaman Modal Asing) terhadap pertumbuhan ekonomi di suatu negara. Hal ini diperkuat dengan memberikan bukti saat China membuka sistem ekonomi menjadi terbuka untuk mengejar ketinggalan pertumbuhan ekonomi, dengan mengizinkan kebijakan PMA (Penanaman Modal Asing) membuat perekonomian China membaik dan menguat. Selain itu, pada hasil penelitiannya menunjukkan apabila terjadi kenaikan pada PMA (Penanaman Modal Asing) maka akan menaikkan PDB sebesar 0,00768%.

Artero (2018) menemukan bukti empiris bahwa PMA (Penanaman Modal Asing) memiliki efek positif pada *output* negara tuan rumah, sejalan dengan teori ekonomi arus utama. Pada penelitian ini dijelaskan bahwa kenaikan PMA (Penanaman Modal Asing) sebanyak

1 persen akan menaikkan PDB sebesar 0,13%. Miernik (2016) menemukan hubungan positif dan signifikan antara PMA (Penanaman Modal Asing) dan kenaikan pertumbuhan ekonomi yang dibuktikan dengan nilai koefisiensi sebesar 0,25%. Saat ini, pulau jawa masih sangat diminati investor asing, hal ini disebabkan oleh kebijakan terkait pengurusan perijinan yang tidak berbelit-belit dan koordinasi yang baik antar departemen yang terkait, sangat membantu para investor untuk menanamkan modalnya.