

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN**

#### **A. Deskripsi Data**

##### **1. Gambaran Umum Kabupaten Tulungagung**

Kabupaten Tulungagung merupakan salah satu kabupaten yang terletak di Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Pusat pemerintahan Kabupaten Tulungagung berada di Kecamatan Tulungagung. Tulungagung terkenal sebagai satu dari beberapa daerah penghasil marmer terbesar di Indonesia. Luas wilayah Kabupaten Tulungagung sebesar 113.167 ha sekitar 2,2% dari luas Propinsi Jawa Timur.

Secara astronomis, Kabupaten Tulungagung terletak antara 07 51'-08 18' Lintang Selatan dan antara 111 43' – 112 07' Bujur Timur. Berdasarkan posisi geografisnya, Kabupaten Tulungagung memiliki batas-batas:

- a. Utara – Kabupaten Kediri;
- b. Selatan - Samudera Hindia;
- c. Barat – Kabupaten Trenggalek;
- d. Timur – Kabupaten Blitar.

Kabupaten Tulungagung terdiri dari 19 Kecamatan, 257 Desa, 14 Kelurahan, 1.855 Rukun Warga (RW) dan 6.365 Rukun Tetangga (RT). Daerah yang mempunyai wilayah terluas secara berurutan yaitu Kecamatan Tanggunggunung, Kecamatan Kalidawir, Kecamatan Sendang dan Kecamatan Pagerwojo. Namun berbanding terbalik dengan jumlah

desa, kecamatan yang memiliki desa terbanyak adalah Kecamatan Gondang yaitu sebanyak 20 desa, sedangkan kecamatan yang mempunyai jumlah desa paling sedikit adalah Kecamatan Tanggunggunung yaitu sebanyak 7 desa. Berikut ini Tabel jumlah desa menurut kecamatan di Kabupaten Tulungagung:

**Tabel 4.1**  
**Jumlah Desa Menurut Kecamatan di Kabupaten Tulungagung**  
**Tahun 2017**

Kecamatan	Desa	Kelurahan
1. Besuki	10	0
2. Bandung	18	0
3. Pakel	19	0
4. Campurdarat	9	0
5. Tanggunggunung	7	0
6. Kalidawir	17	0
7. Pucanglaban	9	0
8. Rejotangan	16	0
9. Ngunut	18	0
10. Sumbergempol	17	0
11. Boyolangu	17	0
12. Tulungagung	0	14
13. Kedungwaru	19	0
14. Ngantru	13	0
15. Karangrejo	13	0
16. Kauman	13	0
17. Gondang	20	0
18. Pagerwojo	11	0
19. Sendang	11	0
Tulungagung	257	14

*Sumber: BPS, data diolah*

Kabupaten Tulungagung terbagi menjadi tiga dataran yaitu tinggi, sedang dan rendah. Dataran rendah merupakan daerah dengan ketinggian dibawah 500 m dari permukaan laut, daerah ini meliputi semua kecamatan tetapi tidak semua desa untuk Kecamatan Pagerwojo dan Sendang hanya

empat desa. Dataran sedang mempunyai ketinggian 500 m sampai dengan 700 m dari permukaan laut, daerah ini meliputi Kecamatan Pagerwojo sebanyak enam desa dan Kecamatan Sendang sebanyak lima desa. Sedangkan dataran tinggi merupakan daerah dengan ketinggian diatas 700 m dari permukaan air laut yaitu Kecamatan Pagerwojo sebanyak satu desa dan Kecamatan Sendang sebanyak dua desa.

Daerah yang mempunyai wilayah terluas secara berurutan yaitu Kecamatan Tanggunggunung, Kecamatan Kalidawir, Kecamatan Sendang dan Kecamatan Pagerwojo. Berdasarkan elevasi (ketinggian dari permukaan laut), dataran di Kabupaten Tulungagung terdiri dari: 0 m - 499 m = 94,83 %, 500 m - 700 m = 4,06 %, 700 m keatas = 1,11 %.

## **2. Perkembangan Pertumbuhan Ekonomi Tulungagung**

Pada saat ini pertumbuhan ekonomi yang tinggi merupakan salah satu indikator untuk menilai keberhasilan pembangunan dan menjadi sasaran utama pembangunan bagi banyak negara berkembang. Pertumbuhan ekonomi yang dialami oleh suatu daerah atau negara setidaknya mampu untuk menyelesaikan permasalahan dalam negara berkembang. Pertumbuhan ekonomi suatu daerah yang tinggi dapat dilihat dari perubahan PDRB tahun tertentu dengan PDRB tahun sebelumnya untuk digunakan sebagai bahan perencanaan pembangunan nasional atau regional khususnya di bidang ekonomi. Berikut adalah perkembangan PDRB di Kabupaten Tulungagung.

**Tabel 4.2**  
**Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Konstan**  
**Menurut Lapangan Usaha di Kabupaten Tulungagung**  
**Tahun 1988-2017**

No.	TAHUN	Produk Domestik Regional Bruto (Jutaan Rupiah)
1.	1988	251.627,39
2.	1989	242.515,31
3.	1990	251.558,94
4.	1991	269.173,80
5.	1992	288.523,74
6.	1993	786.267,19
7.	1994	883.989,88
8.	1995	962.862,69
9.	1996	1.028.252,82
10.	1997	1.116.775,77
11.	1998	1.041.657,76
12.	1999	1.064.436,31
13.	2000	1.111.520,63
14.	2001	1.161.945,70
15.	2002	1.216.326,62
16.	2003	1.272.037,87
17.	2004	1.335.994,77
18.	2005	5.874.962,78
19.	2006	6.196.735,17
20.	2007	6.552.885,10
21.	2008	6.924.827,39
22.	2009	7.353.502,89
23.	2010	7.829.889,53
24.	2011	8.357.114,68
25.	2012	8.941.209,47
26.	2013	20.144.379,54
27.	2014	21.242.071,93
28.	2015	22.326.624,63
29.	2016	23.446.436,56
30.	2017	24.637.364,80

*Sumber: BPS, data diolah*

Berdasarkan tabel 4.2 dapat diketahui bahwa PDRB kabupaten Tulungagung pada setiap tahunnya mengalami kenaikan. Produk

domestik regional bruto tertinggi terjadi pada tahun 2017 yaitu sebesar 24.637.364,80 juta rupiah. Sedangkan produk domestik regional bruto terendah terjadi pada tahun 1988, yakni sebesar 251.627,39 juta rupiah.

### **3. Perkembangan Infrastruktur Jalan di Tulungagung**

Infrastruktur berkaitan pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, dan fasilitas publik yang lain yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi. Sistem infrastruktur merupakan pendukung utama fungsi-fungsi sistem sosial dan ekonomi dalam kehidupan masyarakat. Infrastruktur memberikan akses mudah bagi masyarakat terhadap sumber daya sehingga dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas dalam melakukan kegiatan sosial maupun ekonomi.

Jalan kabupaten sebagaimana merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten. Jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat. Berikut ini tabel perkembangan pembangunan jalan aspal di Kabupaten Tulungagung:

**Tabel 4.3**  
**Panjang Jalan Aspal di Kabupaten Tulungagung**

No.	TAHUN	PANJANG JALAN (KM)
1.	1988	403,30
2.	1989	498,31
3.	1990	542,74
4.	1991	491,40
5.	1992	507,07
6.	1993	537,40
7.	1994	694,25
8.	1995	706,24
9.	1996	721,54
10.	1997	722,31
11.	1998	820,70
12.	1999	774,90
13.	2000	834,86
14.	2001	908,76
15.	2002	947,35
16.	2003	1.011,96
17.	2004	1.059,83
18.	2005	1.081,26
19.	2006	1.143,12
20.	2007	1.240,09
21.	2008	1.317,02
22.	2009	1.387,20
23.	2010	1.393,52
24.	2011	1.408,57
25.	2012	1.586,16
26.	2013	1.482,22
27.	2014	1.517,00
28.	2015	1.549,86
29.	2016	1.645,32
30.	2017	1.651,98

*Sumber: BPS, data diolah*

Berdasarkan tabel 4.3 diketahui bahwa perkembangan pembangunan infrastruktur jalan menunjukkan tren peningkatan. Panjang jalan yang diaspal di Kabupaten Tulungagung tertinggi di tunjukkan pada

tahun 2017 yaitu sepanjang 1.651,98 Km. Sedangkan panjang jalan di aspal di Kabupaten Tulungagung terpedek di tunjukkan pada tahun 1988, yaitu sepanjang 403, 30 Km.

#### **4. Perkembangan Ekspor di Tulungagung**

Pada zaman globalisasi seperti saat ini setiap negara melakukan perdagangan luar negeri dengan melakukan impor maupun ekspor. Ekspor adalah penjualan suatu produk yang dilakukan oleh suatu bangsa atau perusahaan ke luar negeri dengan harapan akan memperoleh keuntungan dalam bentuk mata uang asing. Ekspor merupakan faktor penting dalam merangsang pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Peningkatan ekspor akan meningkatkan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB).

Menurut data Badan Pusat Statistik Kabupaten Tulungagung kegiatan ekspor Tulungagung tercatat di mulai pada tahun 1988. Dari tahun ketahun jenis komoditi ekspor kabupaten Tulungagung didominasi dengan kertas, mosaic, wastafel, wastafel marmer, batu mosaic, dan makanan ringan. Dalam upaya mengembangkan ekspor di Kabupaten Tulungagung masih ada kendala yang dihadapi yaitu masih lemahnya daya saing produk ekspor karena belum sesuai dengan mutu internasional. Berikut adalah perkembangan nilai ekspor di Kabupaten Tulungagung.

**Tabel 4.4**  
**Perkembangan Ekspor di Tulungagung Tahun 1988-2017**

No.	Tahun	Ekspor (Rupiah)
1.	1988	29.657.400
2.	1989	30.114.223
3.	1990	30.264.378
4.	1991	15.446.725.187
5.	1992	11.318.844.948
6.	1993	13.633.677.648
7.	1994	16.304.239.462
8.	1995	17.888.958.316
9.	1996	13.832.376.000
10.	1997	7.777.854.000
11.	1998	16.947.614.000
12.	1999	19.115.884.000
13.	2000	38.392.874.000
14.	2001	42.350.850.000
15.	2002	19.016.092.000
16.	2003	4.378.849.000
17.	2004	6.451.107.000
18.	2005	3.216.319.000
19.	2006	8.611.005.000
20.	2007	6.587.484.000
21.	2008	10.782.808.000
22.	2009	8.172.874.430
23.	2010	8.412.444.330
24.	2011	3.108.486.688
25.	2012	9.761.000.000
26.	2013	11.449.426.000
27.	2014	9.411.781.000
28.	2015	24.189.718.000
29.	2016	41.044.421.380
30.	2017	22.567.462.105

*Sumber: BPS, data diolah*

Berdasarkan tabel 4.4 dapat dilihat bahwa ekspor pada setiap periode mengalami fluktuasi. Ekspor tertinggi terjadi pada tahun 2001



yaitu sebesar Rp42.350.850.000,-. Sedangkan ekspor terendah terjadi pada tahun 1988 yaitu sebesar Rp29.657.400,-.

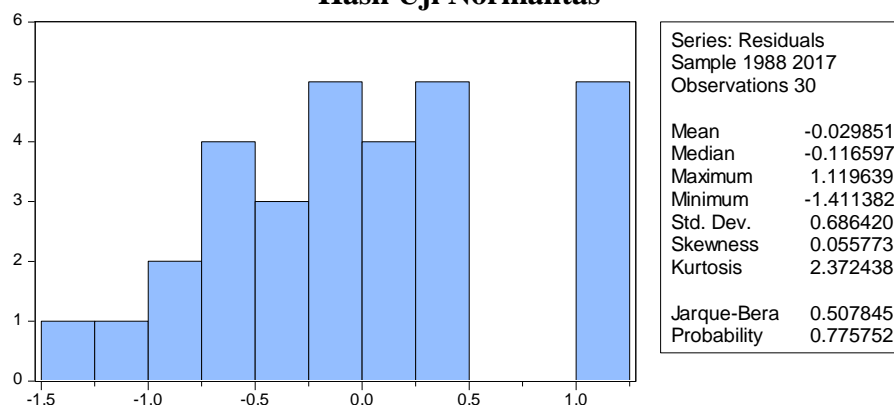
## B. Pengujian Hipotesis

### 1. Uji Asumsi Klasik

#### a. Uji Normalitas Data

Uji normalitas adalah untuk mengetahui apakah distribusi sebuah data mengikuti atau mendekati distribusi normal. Uji normalitas pada model regresi digunakan untuk menguji apakah nilai residual terdistribusi secara normal atau tidak. Normalitas dapat dideteksi dengan menggunakan uji *Jarque-Berra* (uji JB). Uji JB merupakan uji normalitas berdasarkan pada koefisien keruncingan (*kurtosis*) dan koefisien kemiringan (*skewness*). Dalam uji JB normalitas dapat dilihat dari besaran nilai *probability* JB, jika nilai *probability* JB  $> 0,05$  maka data berdistribusi normal, sebaliknya jika nilai *probability*  $< 0,05$  maka data berdistribusi tidak normal.

**Gambar 4.1**  
**Hasil Uji Normalitas**



Sumber: Output *Eviews* 7

Berdasarkan gambar 4.1 menunjukkan bahwa nilai *probability* sebesar 0,775752. Karena nilai *probability*  $0,775752 > 0,05$  maka dapat disimpulkan bahwa data dari penelitian ini berdistribusi normal.

#### **b. Uji Autokorelasi**

Uji autokorelasi merupakan salah satu uji asumsi klasik yang digunakan untuk melihat apakah terjadi korelasi antara variabel suatu periode tertentu dengan periode sebelumnya. Regresi yang baik ialah regresi yang terbebas dari autokorelasi. Metode pengujian yang sering digunakan adalah dengan uji *Durbin-Watson* (Uji DW) dengan ketentuan sebagai berikut:

- 1) Jika  $d$  lebih kecil dari  $dL$  atau lebih besar dari  $(4-dL)$  maka hipotesis nol ditolak, yang berarti terdapat autokorelasi.
- 2) Jika  $d$  terletak antara  $dU$  dan  $(4-dU)$ , maka hipotesis nol diterima, yang berarti tidak ada autokorelasi.
- 3) Jika  $d$  terletak antara  $dL$  dan  $dU$  atau diantara  $(4-dU)$  dan  $(4-dL)$ , maka tidak menghasilkan kesimpulan yang pasti.

Hasil uji autokorelasi (*durbin-watson*) adalah sebagai berikut:

**Tabel 4.5**  
**Hasil Uji Autokorelasi**

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
X1_INFRASTRUKTUR _JALAN	2.115341	0.211039	10.02346	0.0000
X2_EKSPOR	0.020741	0.059640	0.347771	0.7308
AR(1)	0.869844	0.111597	7.794532	0.0000
R-squared	0.931508	Mean dependent var		14.73862
Adjusted R-squared	0.926240	S.D. dependent var		1.491164
S.E. of regression	0.404983	Akaike info criterion		1.127753
Sum squared resid	4.264288	Schwarz criterion		1.269197
Log likelihood	-13.35242	Hannan-Quinn criter.		1.172052
Durbin-Watson stat	2.138449			
Inverted AR Roots	.87			

S

Sumber : Output *Eviews 7*

Hasil pengolahan data diatas, menunjukkan bahwa nilai DW 2,138449  
Kemudian nilai ini dibandingkan dengan nilai tabel signifikan 5%,  
jumlah sampel 30 (n) dan jumlah variabel independen 2 (K=2). Maka  
diperoleh nilai dU = 1,5666 dan nilai dL = 1,2837. Nilai DW  
2,138449 lebih besar dari batas atas (dU) yakni 1,5666 dan kurang  
dari (4-dU)  $4 - 1,5666 = 2,4334$  sehingga dapat disimpulkan bahwa  
tidak terdapat autokorelasi.

### c. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas digunakan untuk menguji apakah dalam  
model regresi terjadi ketidaksamaan varians dari residual pada satu  
pengamatan ke pengamatan yang lain. Model regresi yang baik adalah  
tidak terjadi heteroskedastisitas. Uji statistik dalam mendeteksi gejala  
heteroskedastisitas ialah menggunakan *uji Glejser*. Adapun

pengambilan keputusan dalam *uji Glejser* ini ialah apabila nilai probabilitas  $< 0,05$  (taraf signifikan atau  $\alpha = 0,05$ ) maka terjadi heteroskedastisitas, jika sebaliknya nilai probabilitas  $> 0,05$  maka terjadi homokedastisitas.

**Tabel 4.6**  
**Hasil Uji Heteroskedastisitas**

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	1.374210	1.103509	1.245309	0.2241
X1_INFRASTRUKTUR _JALAN	-0.028476	0.153991	-0.184918	0.8547
X2 <sup>a</sup> EKSPOR	-0.041186	0.036722	-1.121552	0.2723
R-squared	0.058823	Mean dependent var		0.239027
Adjusted R-squared	-0.013575	S.D. dependent var		0.305158
S.E. of regression	0.307223	Akaike info criterion		0.575210
Sum squared resid	2.454031	Schwarz criterion		0.716654
Log likelihood	-5.340540	Hannan-Quinn criter.		0.619508
F-statistic	0.812491	Durbin-Watson stat		2.083251
Prob(F-statistic)	0.454702			

Sumber : Output *Eviews 7*

Tabel 4.6 diatas menunjukkan hasil regresi dari log residu kuadrat terhadap seluruh variabel menunjukkan probabilitas lebih dari 0,05 ( $p\ value > 0.05$ ). Hal ini menunjukkan bahwa model bersifat homokedastis atau asumsi tidak mengandung heteroskedastis terpenuhi

#### d. Uji Multikolinearitas

Uji Multikolinearitas artinya variabel independen yang satu dengan yang lain dalam model regresi berganda tidak saling berhubungan secara sempurna. Uji multikolinearitas digunakan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar

variabel independen. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel bebas.

Untuk mengetahui ada tidaknya multikolinieritas maka dapat dilihat dari nilai korelasi antar dua variabel bebas tersebut. Apabila nilai korelasi kurang dari 0,8 maka variabel bebas tersebut tidak memiliki persoalan multikolinieritas, begitu juga sebaliknya.

**Tabel 4.7**  
**Hasil Uji Multikolinieritas**

	X1_INFRASTRUKTUR _JALAN	X2_EKSPOR
X1_INFRASTRUKTUR JALAN	1.000000	0.467507
X2_EKSPOR	0.467507	1.000000

Sumber : Output *Eviews 7*

Berdasarkan hasil uji multikolinieritas sebagaimana tabel 4.7 nilai korelasi antar variabel bebas lebih kecil dari 0,8 ( $r < 0,8$ ) yang berarti model tidak mengandung masalah multikolinieritas atau asumsi tidak terjadi multikolinieritas dalam model terpenuhi.

## 2. Uji Hipotesis

### a. Uji – t

Uji – t dilakukan untuk menguji setiap variabel bebas (X) apakah mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat (Y) secara parsial. Adapun kriteria dari pengujiannya yaitu:

- 1) Taraf signifikansi  $\alpha = 5\%$ . Asumsinya, apabila probabilitas t lebih besar dari 0,05, maka tidak terdapat pengaruh dari variabel independen terhadap variabel dependen, begitu pula sebaliknya.

2) Membandingkan nilai t tabel dengan nilai t hitung, dengan dasar pengambilan keputusan sebagai berikut:

- a) Jika  $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$ , maka  $H_0$  ditolak
- b) Jika  $t \text{ hitung} < t \text{ tabel}$ , maka  $H_0$  diterima.

**Tabel 4.8**  
**Hasil Uji-t**

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-8.691873	1.457170	-5.964898	0.0000
X1_INFRASTRUKTUR_				
JALAN	3.441422	0.230956	14.90075	0.0000
X2_EKSPOR	-0.008928	0.050525	-0.176715	0.8611
R-squared	0.912344	Mean dependent var		14.66185
Adjusted R-squared	0.905851	S.D. dependent var		1.524360
S.E. of regression	0.467730	Akaike info criterion		1.412789
Sum squared resid	5.906829	Schwarz criterion		1.552909
Log likelihood	-18.19183	Hannan-Quinn criter.		1.457614
F-statistic	140.5113	Durbin-Watson stat		0.995964
Prob(F-statistic)	0.000000			

Sumber : Output *Eviews 7*

**1) Pengaruh Infrastruktur Jalan ( $X_1$ ) terhadap PDRB (Y)**

$H_0$  = tidak ada pengaruh Infrastruktur Jalan terhadap PDRB

$H_1$  = ada pengaruh Infrastruktur Jalan terhadap PDRB

Berdasarkan pengujian regresi secara parsial pada tabel 4.8 diatas menunjukkan bahwa  $X_1$  (infrastruktur jalan) diperoleh dengan nilai *probability*  $< 0,05$  yaitu  $0,0000 < 0,05$  yang berarti  $H_0$  ditolak dan menerima  $H_1$  maka ada pengaruh yang signifikan antara infrastruktur jalan terhadap PDRB.

Berdasarkan  $t_{\text{tabel}}$  didapat nilai sebesar 2,051 ( $df=n-k-1 = 30-2-1=27$ ) dan  $t_{\text{hitung}}$  sebesar 2,581. Maka nilai  $t_{\text{hitung}} >$  nilai  $t_{\text{tabel}}$  yaitu  $2,581 > 2,051$ . Dari hasil tersebut dapat dikatakan bahwa  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ada pengaruh yang signifikan antara infrastruktur jalan terhadap PDRB.

## 2) Pengaruh Ekspor ( $X_2$ ) terhadap PDRB (Y)

$H_0$  = tidak ada pengaruh Infrastruktur Jalan terhadap PDRB

$H_1$  = ada pengaruh Infrastruktur Jalan terhadap PDRB

Berdasarkan pengujian regresi secara parsial pada tabel 4.8 diatas menunjukkan bahwa  $X_2$  (ekspor) diperoleh dengan nilai *probability*  $> 0,05$  yaitu  $0.8611 > 0,05$  yang berarti  $H_0$  diterima dan menolak  $H_1$  maka tidak ada pengaruh yang signifikan antara ekspor terhadap PDRB.

Berdasarkan  $t_{\text{tabel}}$  didapat nilai sebesar 2,051 ( $df=n-k-1 = 30-2-1=27$ ) dan  $t_{\text{hitung}}$  sebesar 0,130. Maka nilai  $t_{\text{hitung}} <$  nilai  $t_{\text{tabel}}$  yaitu  $0,130 < 2,051$ . Sehingga dari hasil tersebut dapat dikatakan bahwa  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada pengaruh yang signifikan antara ekspor terhadap PDRB.

### b. Uji- f

Uji F dilakukan untuk melihat secara bersama-sama apakah ada pengaruh positif dan signifikan dari variabel bebas (X) terhadap

variabel terikat (Y). Adapun kriteria pengujiannya ialah sebagaimana berikut:

- 1) Taraf signifikansi  $\alpha = 5\%$ ,
  - a) jika probabilitas  $t >$  dari 0,05, maka tidak terdapat pengaruh dari variabel independen terhadap variabel dependen.
  - b) jika probabilitas  $t <$  dari 0,05, maka tidak terdapat pengaruh dari variabel independen terhadap variabel dependen.
- 2) Membandingkan nilai F tabel dengan nilai F hitung, dengan dasar pengambilan keputusan sebagai berikut:
  - a) Jika F hitung  $>$  F tabel, maka  $H_0$  di tolak
  - b) Jika F hitung  $<$  F tabel, maka  $H_0$  diterima.

Hipotesis:

$H_0$  = secara simultan antara tidak ada pengaruh yang signifikan dari infrastruktur jalan dan ekspor terhadap PDRB.

$H_1$  = secara simultan antara ada pengaruh yang signifikan dari infrastruktur jalan dan ekspor terhadap PDRB.

Dari tabel 4.8 diatas dapat dilihat bahwa nilai *probability f-statistic* sebesar 0,000000, maka hal ini menunjukkan nilai signifikasinya kurang dari 0,05 ( $0,000000 < 0,05$ ). Sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima, yang artinya variabel infrastruktur jalan dan ekspor secara bersama-sama (simultan) berpengaruh terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB).



Jika menggunakan  $F_{\text{tabel}}$  diperoleh angka  $F_{\text{tabel}}$  sebesar 3,35 ( $df_2 = n-k-1 = 30-2-1=27$ ), sedangkan  $F_{\text{hitung}}$  sebesar 3,383. Maka  $F_{\text{hitung}}$  lebih besar dari pada  $F_{\text{tabel}}$  ( $3,382 > 3,35$ ), sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima, yang artinya variabel infrastruktur jalan dan ekspor secara bersama-sama (simultan) berpengaruh terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB).

### 3. Uji Koefisien Determinasi ( $R^2$ )

Analisis ini untuk mengetahui seberapa besar sumbangan atau kontribusi variabel independen terhadap variabel dependen. Berdasarkan hasil uji koefisien determinan pada tabel 4.8 diatas, diketahui nilai *R Square* ( $R^2$ ) sebesar 0.912344. Besarnya angka koefisien determinasi (*R Square*)  $0.912344 = 91,23\%$ , yang artinya adalah besarnya pengaruh yang ditimbulkan oleh variabel bebas yakni infrastruktur jalan dan ekspor terhadap variabel terikat yakni Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) adalah sebesar 91,23%, sedangkan sisanya 8,77% dipengaruhi oleh faktor atau variabel lain diluar variabel yang digunakan dalam penelitian ini.