

## **BAB IV**

### **DESKRIPSI HASIL PENELITIAN**

#### **A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian**

Kabupaten Pandeglang adalah sebuah bagian kabupaten di Provinsi Banten, Indonesia. Secara geografis Kabupaten Pandeglang terletak antara 6°21'-7°10' lintang selatan dan 104°48'-106°11' bujur timur. Dengan luas wilayah 274.689 hektar atau sebesar 29,98% dari luas wilayah Provinsi Banten. Kabupaten yang berada di ujung barat dari Provinsi Banten ini berbatasan dengan Kabupaten Serang di utara, Kabupaten Lebak di timur, Samudera Hindia di selatan dan Selat Sunda di barat.

Struktur perekonomian Kabupaten Pandeglang di dominasi oleh sektor pertanian. Hal tersebut sebanding dengan besarnya luas lahan yang digunakan untuk pertanian dari 274.689 hektar luas Kabupaten Pandeglang, 219.950 hektar (80.07 Persen) diantaranya digunakan untuk usaha pertanian. Seperti pesawahan, ladang, kebun, kolam/tebat/empang, tambak, perkebunan besar, lahan untuk tanaman hutan rakyat dan hutan negara. Sedangkan sisanya digunakan untuk pekarangan/lahan untuk bangunan dan halaman sekitar.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Badan Pusat Statistik Kabupaten Pandeglang, *Kabupaten Pandeglang Dalam Angka Tahun 2017*, <https://pandeglangkab.bps.go.id/publication/2017/08/11/91a742e6e87ba1c717c1d989/kabupaten-pandeglang-dalam-angka-2017.html>, diakses pada tanggal 09 November 2017.

Kabupaten Pandeglang terbagi dalam 35 kecamatan. Wilayah yang luas ini sebetulnya merupakan potensi untuk menggali atau mengembangkan lebih banyak sektor di bidang perekonomian. Namun wilayah yang luas ini juga menjadi tantangan bagi pemerintah khususnya pemerintah daerah terutama dalam penyediaan fasilitas umum.<sup>2</sup>

Infrastruktur merupakan fasilitas umum yang menjadi salah satu aspek penting dan vital untuk mempercepat proses pembangunan ekonomi suatu daerah. Infrastruktur yang baik dapat menjadi roda penggerak pertumbuhan ekonomi, mengingat pergerakan laju pertumbuhan ekonomi tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastruktur seperti transportasi, sanitasi dan energi. Oleh karena itu pembangunan infrastruktur bisa dijadikan sebagai pondasi bagi pembangunan ekonomi selanjutnya.

Keberadaan infrastruktur di Kabupaten Pandeglang masih perlu diperbaiki dan ditingkatkan. Jalan sebagai infrastruktur transportasi utama untuk mobilitas penduduk dirasa masih kurang optimal. Masih terjadi ketimpangan antara kota dan desa. Di kota jalan penghubung antara satuan lingkungan terkecil keadaannya sudah baik sedangkan di desa masih banyak yang tidak ada, atau mungkin masih ditemui jalan setapak.

---

<sup>2</sup> Badan Pusat Statisti Kabupaten Pandeglang *Sensus Ekonomi 2016 Analisis Hasil Listing* <https://pandeglangkab.bps.go.id/publication/2017/12/22/a03ac33801d3ce82ffd1477a/sensus-ekonomi-2016-analisis-hasil-listing-potensi-ekonomi-kabupaten-pandeglang-.html>, diakses pada tanggal 29 Juli 2018.

## B. Deskripsi Data

Dalam penelitian ini jenis data yang digunakan berupa data sekunder, yaitu data yang didapat dari pihak atau instansi lain yang biasa digunakan untuk melakukan penelitian. Data sekunder tersebut diperoleh dari publikasi Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Pandeglang. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data listrik energi terjual, data jumlah air bersih yang tersalurkan, data panjang jalan yang berkondisi baik dan sedang serta data PDRB tahun 2010-2016 berdasarkan nilai konstan.

Tabel 4.1

Data Sampel Penelitian

Tahun	PDRB (Rp)	Listrik (Kwh)	Air (M <sup>3</sup> )	Jalan (Km)
2010	12279542	121160508	3621580	379.89
2011	13694973	124569078	3652472	424.91
2012	15115437	21297691	3743061	408.45
2013	16443906	22638442	3797374	410.00
2014	18195674	27132601	3989456	410.00
2015	20277961	181304408	4363955	431.34
2016	238299.78	28648583	4282569	444.99

### C. Analisis Data Menggunakan PLS

Teknik pengolahan data dengan menggunakan metode SEM berbasis Partial Least Square (PLS) ada beberapa tahapan analisis yang di lakukan, diperoleh dari analisis awal dengan Smart- PLS sebagai berikut:<sup>3</sup>

#### 1. Evaluasi Model Pengukuran (*Outer Model*)

##### a. Uji Validitas

*Convergent Validity*. Nilai *convergent validity* adalah nilai loading faktor pada variabel laten dengan indikator-indikatornya. Nilai yang diharapkan  $>0.7$ .

Tabel 4.2

*Loading Factor*

	AIR (X2)	JALAN (X3)	LISTRIK (X1)	PDRB (Y)
Air	1.000			
Jalan		1.000		
Listrik			1.000	
PDRB				1.000

<sup>3</sup> Ananda Sabil Hussein, "Modul Ajar Penelitian Bisnis dan Manajemen Menggunakan Partial Least Squares (PLS) dengan smartPLS 3.0", (Modul, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Brawijaya, 2015), 19.

Pada tabel 4.2 di atas dapat dilihat bahwa nilai *loading factor* pada variabel laten dengan indikator-indikator nya adalah 1.000 yang berarti nilai ini lebih besar dari 0.7. Sehingga indikator yang dipakai untuk mengukur variabel penelitian ini adalah valid.

*Average Variance Extracted* (AVE) merupakan nilai yang menggambarkan besarnya varian atau keragaman variabel yang terkandung dalam laten, semakin besar varian atau keragaman variabel yang dapat di kandung oleh konstruk laten, maka semakin besar representasinya.<sup>4</sup> Nilai AVE yang diharapkan >0.5. Artinya variabel laten dapat menjelaskan rata-rata lebih dari setengah varian dari indikator-indikator nya.

Tabel 4.3

*Average Variance Extracted (AVE)*

	<b>Average Variance Extracted (AVE)</b>
<b>LISTRIK (X1)</b>	<b>1.000</b>
<b>AIR (X2)</b>	<b>1.000</b>
<b>JALAN (X3)</b>	<b>1.000</b>
<b>PDRB (Y)</b>	<b>1.000</b>

---

<sup>4</sup> Sofyan Yamin dan Hari Kurniawan, *Partial Least Square (PLS)Path Modeling*, (Jakarta: Salemba Infotek, 2011), 19.

Pada Tabel 4.3 dapat dilihat bahwa nilai AVE sebesar  $1.000 > 0.5$  maka variabel laten dapat menjelaskan rata-rata lebih dari setengah varian dari indikator-indikator nya. Nilai *cross loading*  $> 0.7$  dalam satu variabel.

Tabel 4.4

	<b>AIR (X2)</b>	<b>JALAN (X3)</b>	<b>LISTRIK (X1)</b>	<b>PDRB (Y)</b>
<b>Air</b>	1.000	0.732	0.135	-0.154
<b>Jalan</b>	0.732	1.000	0.008	-0.359
<b>Listrik</b>	0.135	0.008	1.000	0.319
<b>PDRB</b>	-0.154	-0.359	0.319	1.000

*Cross Loading*

Pada Tabel 4.4 di atas menunjukkan bahwa nilai *cross loading* masing-masing variabel 1.000 sehingga lebih besar dari 0.7.

Untuk indikator uji untuk indikator formatif yaitu: *Significance of weights*. Nilai *weight* indikator formatif dengan konstruknya harus signifikan.

Tabel 4.5  
*Outer Weights*

	<b>Original Sample (O)</b>	<b>Sample Mean (M)</b>
<b>Listrik &lt;- LISTRIK (X1)</b>	1.000	1.000
<b>Air &lt;- AIR (X2)</b>	1.000	1.000
<b>Jalan &lt;- JALAN (X3)</b>	1.000	1.000
<b>PDRB &lt;- PDRB (Y)</b>	1.000	1.000

Selanjutnya adalah uji *multicollinearity* dilakukan untuk mengetahui hubungan antar indikator. Untuk mengetahui apakah indikator formatif mengalami *multicollinearity* dengan mengetahui nilai VIF. Nilai VIF antara 5-10 dapat dikatakan bahwa indikator tersebut terjadi *multicollinearity*.

Tabel 4.6  
*Collinearity Statistic VIF*

	VIF
Listrik	1.000
Air	1.000
Jalan	1.000
PDRB	1.000

Pada Tabel 4.6 menunjukkan bahwa nilai VIF 1.000 bahwa nilai kurang dari 5 sehingga data dipastikan tidak terjadi *multicollinearity*.

#### b. Uji Realibilitas

Uji reliabilitas merupakan uji untuk mengukur konsistensi internal alat ukur. Reliabilitas menunjukkan akurasi, konsistensi, dan ketepatan suatu alat ukur dalam melakukan pengukuran. Uji reliabilitas dilakukan dengan melihat nilai *composite reliability* dari blok indikator yang mengukur konstruk. Hasil *composite reliability* akan menunjukkan nilai yang memuaskan jika di atas 0,7.

Tabel 4.7  
*Composite Reliability*

	<b>Composite Reliability</b>
<b>LISTRIK (X1)</b>	<b>1.000</b>
<b>AIR (X2)</b>	<b>1.000</b>
<b>JALAN (X3)</b>	<b>1.000</b>
<b>PDRB (Y)</b>	<b>1.000</b>

Pada tabel 4.7 menunjukkan bahwa nilai *composite reliability* dari masing – masing variabel bernilai 1.000 yang menunjukkan nilai lebih dari 0.7.

## 2. Evaluasi Model Struktural (*Outer Model*)

Model Pengukuran adalah model yang menghubungkan antar variabel laten. dievaluasi dengan menggunakan  $R^2$ . Nilai  $R^2$  digunakan untuk mengukur tingkat variasi perubahan variabel independen terhadap dependen.<sup>5</sup>

Tabel 4.8  
*R Square*

	<b><i>R Square</i></b>
<b><i>PDRB (Y)</i></b>	<b>0.243</b>

Pada Tabel 4.8 menunjukkan bahwa nilai  $R^2$  pada model sebesar 0.243 sehingga model dikatakan sebagai lemah.

---

<sup>5</sup> Willy Abdilah Dan Jogiyanto, *Partial Least Square (PLS) Alternatif Structural Equation Modeling (SEM) dalam Penelitian Bisnis*, 197.

Hasil R-Square pada tabel 4.9 pengaruh listrik, air dan jalan terhadap pertumbuhan ekonomi memberikan nilai sebesar 0.243, artinya variabel pengaruh konstruk listrik, air dan jalan memiliki 24.3% terhadap pertumbuhan ekonomi, sedangkan sisanya 75.7% dijelaskan oleh variabel lain diluar yang diteliti.

### 3. Uji Hipotesis

Pengujian hipotesis didasarkan pada nilai yang terdapat pada analisis structural model, tingkat signifikansi *path coefficient* didapat dari *t-statistic* dan nilai *standardized path coefficient*. Batas nilai pengujian hipotesis yaitu t muatan faktornya (*factor loading*) lebih besar dari nilai kritis yaitu ( $>1.96$ ).

Tabel 4.9

#### *Path Coefficient*

	Original Sample (O)	Sample Mean (M)	Standard Deviation (STDEV)	T Statistics ( O/STDEV )	P Values
<b>LISTRIK (X1) -&gt; PDRB (Y)</b>	0.303	-0.145	0.932	0.325	0.755
<b>AIR (X2) -&gt; PDRB (Y)</b>	0.151	1.303	0.903	0.167	0.872
<b>JALAN (X3) -&gt; PDRB (Y)</b>	-0.472	-1.746	1.563	0.302	0.772

Hasil uji hipotesis melalui inner model dapat dilihat pada *path coefficient* seperti tabel 4.9 di atas.

Hipotesis pertama, pada variabel listrik (X3) mempunyai hasil T- *Statistic* sebesar  $0.327 < 1,96$  dan P value sebesar  $0,755 > 0,05$ . Sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel listrik tidak berpengaruh terhadap nilai pertumbuhan ekonomi.

Hipotesis kedua, pada variabel Air (X2) mempunyai hasil T- *Statistic* sebesar  $0.167 < 1,96$  dan P value sebesar  $0,872 > 0,05$ . Sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel air tidak berpengaruh terhadap nilai pertumbuhan ekonomi.

Hipotesis ketiga, pada variabel jalan (X3) mempunyai hasil T- *Statistic* sebesar  $0.320 < 1,96$  dan P value sebesar  $0,772 > 0,05$ . Sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel air tidak berpengaruh terhadap nilai pertumbuhan ekonomi.

#### **D. Pembahasan Hasil Penelitian**

Berikut disajikan pembahasan dari hasil penelitian di atas:

1. Pada hipotesis pertama, pada variabel listrik (X3) mempunyai hasil T- *Statistic* sebesar  $0.327 < 1,96$  dan P value sebesar  $0,755 > 0,05$ . Sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel listrik tidak berpengaruh terhadap nilai pertumbuhan ekonomi
2. Pada hipotesis kedua, pada variabel Air (X2) mempunyai hasil T- *Statistic* sebesar  $0.167 < 1,96$  dan P value sebesar  $0,872 > 0,05$ . Sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel

air tidak berpengaruh terhadap nilai pertumbuhan ekonomi.

3. Pada hipotesis ketiga, pada variabel jalan ( $X_3$ ) mempunyai hasil *T-Statistic* sebesar  $0.320 < 1,96$  dan *P value* sebesar  $0,772 > 0,05$ . Sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel jalan tidak berpengaruh terhadap nilai pertumbuhan ekonomi.
4. Pada hipotesis keempat, nilai *R Square* PDRB sebesar 0.243 sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel listrik, air dan jalan berpengaruh positif sebesar 24.3% terhadap pertumbuhan ekonomi.