

STRATEGI PEMBANGUNAN JALAN LINTAS SELATAN JAWA TIMUR DALAM PENGEMBANGAN PARIWISATA

THE ESTABLISHMENT STRATEGY OF EAST JAVA SOUTHERN CROSS ROAD IN TOURISM DEVELOPMENT

R. Widodo Djati Sasongko

Badan Penelitian Dan Pengembangan Provinsi Jawa Timur
Jl. Gayung Kebonsari No. 56 Surabaya 60235, Telpn (031) 8290719
e-mail: rawidsas@yahoo.com

Diterima: 29 Februari 2016, Revisi 1: 21 Maret 2016, Revisi 2: 6 April 2016, Disetujui: 15 April 2016

ABSTRAK

Pembangunan Jalan Lintas Selatan sangat dibutuhkan dalam pengembangan industri pariwisata dan perekonomian Jawa Timur, namun sampai sekarang Jalan Lintas Selatan belum selesai pembangunannya, oleh sebab itu perlu menyusun strategi pembangunan Jalan Lintas Selatan Jawa Timur dalam pengembangan pariwisata. Metode analisis data menggunakan analisis regresi dan analisis medan kekuatan. Hasil rekomendasi meminta kepada Pemerintah daerah di wilayah lintas selatan Jawa Timur supaya mengembangkan potensi pariwisata daerahnya; strategi untuk mengembangkan pariwisata dengan mewujudkan Jalan Lintas Selatan sebagai *trigger* dalam pengembangan dan meningkatkan aksesibilitas ekonomi dan meningkatkan kegiatan pariwisata untuk membuka lapangan usaha dibidang pariwisata. Diperlukan duduk bersama untuk membicarakan realisasi pembangunan Jalan Lintas Selatan Jawa Timur yang melibatkan instansi terkait mulai dari pemerintah, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten, perum Perhutani dan Badan Pertanahan Nasional; membicarakan mulai dari dasar hukum, pembebasan lahan, *progress report*, *action plan*, sampai pengalokasian anggaran.

Kata kunci: strategi pembangunan, Jalan Lintas Selatan Jawa Timur, pengembangan pariwisata.

ABSTRACT

The construction of East Java southern cross road is very essential in the development of East Java tourism and economics, but it has not finished till now, because of that the goverment must arrange East Java southern cross road development strategy tourism development context. The data analysis methods using regression analysis and force field analysis. The recommendation of this study ask to local government in the East Java south-across region to develop the potential tourism of the region; the developing tourism strategy is construct southern cross road as a trigger to improve the development and economy accessibility and increase the tourism activities to open a business field of tourism. There are must be held a discussion forum to discuss the realization of the East Java southern cross road construction which involving relevant institutions from main government, provincial government, local government, Perum Perhutani and the National Land Agency; discuss from the basic law, land acquisition, progress reports, action plans, until budget allocation.

Keywords: Development strategy, East Java southern cross road, tourism development.

PENDAHULUAN

Wilayah lintas selatan Jawa Timur tersebut mempunyai potensi sumber daya alam, sumber daya manusia, dan sumber daya budaya yang sangat besar, wilayah lintas selatan Jawa Timur tersebut meliputi 8 wilayah administrasi pemerintah kabupaten, yaitu: Kabupaten Pacitan, Kabupaten Trenggalek, Kabupaten Tulungagung, Kabupaten Blitar, Kabupaten Malang, Kabupaten Lumajang, Kabupaten Jember dan Kabupaten Banyuwangi. Kedepan peranan wilayah lintas selatan Jawa Timur tersebut semakin penting dalam kegiatan pembangunan ekonomi di Jawa Timur, hal ini sejalan dengan dibangunnya akses jalan baru jalur lintas selatan Jawa Timur yang sebagian besar lokasi lahan untuk jalan berada dalam areal Perum Perhutani. Dibangunnya akses jalan baru jalur lintas selatan Jawa Timur, kendala aksesibilitas yang menghubungkan wilayah lintas selatan Jawa Timur, kedepannya sudah tidak ada lagi. Disamping itu tentunya akan menjadikan perekonomian di wilayah tersebut berkembang, sehingga perkembangan ekonomi termasuk didalamnya sektor pariwisata dapat berkembang.

Menurut penilaian Kepala Perwakilan Bank Indonesia yang berada di Kediri Jawa Timur, Djoko Raharto (2015):

“Menilai Jalan Lintas Selatan cocok untuk pengembangan industri pariwisata di Jawa Timur. Sebab, sepanjang jalur tersebut melintasi sejumlah pantai yang memiliki keindahan panorama alami. “Misalnya Pantai Klayar, Pacitan. Menurut saya jalan lintas selatan cocok untuk industri pariwisata dan nantinya usaha jasa seperti restoran akan mengikuti,”

Potensi pariwisata di wilayah lintas selatan Jawa Timur sangat besar yang meliputi daya tarik wisata alam, wisata budaya, dan wisata minat khusus, serta potensi usaha sarana pariwisata dan usaha jasa pariwisata, namun potensi pariwisata tersebut belum berkembang secara optimal, sehingga kegiatan pariwisata di wilayah lintas selatan Jawa Timur relatif belum berkembang. Perlu upaya

mengoptimalkan kegiatan pariwisata di wilayah lintas selatan, Widodo (2014: 11) menyatakan:

Meningkatkan kegiatan event atraksi wisata dan mengembangkan daya tarik wisata, usaha sarana dan prasarana pariwisata, dan usaha jasa pariwisata berpotensi dikembangkan di jalur lintas selatan. Sedangkan daya tarik wisata yang berpotensi dikembangkan, meliputi: wisata pantai/bahari, agrowisata, wisata goa, wanawisata, dan lain-lain, sehingga diharapkan dapat mendorong tumbuhnya infrastruktur dan suprastruktur destinasi pariwisata di wilayah lintas selatan.

Pembangunan Jalan Lintas Selatan di wilayah Provinsi Jawa Timur membentang mulai dari Pacitan hingga Banyuwangi sepanjang 634,1 kilometer, pembangunannya di mulai tahun 2002 dan ditargetkan selesai pada tahun 2012, namun target pembangunan jalan lintas selatan tersebut tidak tercapai, hingga sampai pada tahun 2014 pencapaian kemajuan pekerjaan (*progress*) tersebut baru mencapai 251,58 km atau 39,67 % dari panjang secara keseluruhan. Berdasarkan uraian tersebut, perlu mengetahui strategi pembangunan Jalan Lintas Selatan Jawa Timur dalam pengembangan pariwisata, sebab dibangunnya akses Jalan Lintas Selatan Jawa Timur diharapkan dapat mendorong berkembangnya perekonomian termasuk didalamnya sektor pariwisata. Tujuan penelitian untuk mengetahui pengaruh industri pariwisata terhadap perekonomian Jawa Timur; dan menyusun strategi pembangunan Jalan Lintas Selatan Jawa Timur terkait faktor aspek pendorong dan penghambat yang ada.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Kebijakan Pembangunan

Dalam konteks sudut pandang negara, pembangunan sebagai upaya perubahan yang terencana dan bermuatan politis (karena terdapat unsur kemauan pemerintah terhadap rakyat) bersifat menyeluruh karena melibatkan semua unsur dalam tatanan kenegaraan. Kekuasaan dalam menciptakan kebijakan dan menyampaikan kemauan perlu direncanakan dan

dikendalikan, sehingga proses pembangunan dapat dijalankan dengan lancar. Tjokroamidjojo (1990 : 24) menyatakan :

“Perumusan kebijakan dan program pemerintahan dalam rangka mencapai tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan politik. Kebijakan dan program tersebut dapat dituangkan dalam suatu rencana kebijakan pembangunan atau merupakan suatu rangkaian kebijakan dan program yang konsisten”.

Menurut Grindle (1980 : 6-15) proses kebijakan pada dasarnya meliputi 3 aspek, yaitu : tujuan kebijakan, aktivitas pelaksanaan dan hasil yang dicapai. Dalam pandangan Grindle keberhasilan implementasi suatu kebijakan akan sangat ditentukan oleh “*Content dan Context*” dari kebijakan. *Content* (isi) dari kebijakan merupakan faktor penting dalam menentukan hasil dari prakarsa implementasi. Konsep implementasi kebijakan dalam kamus Webster (A. Wahab, 1997 : 64) dirumuskan secara pendek “*to Implement*” (mengimplementasikan) berarti *to provide the means for carrying out* (menyediakan sarana untuk melakukan sesuatu) *to give practically effect to* (menimbulkan dampak/berakibat sesuatu).

B. Kebijakan Pembangunan Jalan Lintas Selatan Jawa Timur

Undang undang No 38 tahun 2004 tentang Jalan, menjelaskan bahwa pengertian jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Penyelenggaraan jalan di Indonesia harus didasarkan pada asas kemanfaatan keselarasan dan keseimbangan, keadilan, transparansi dan akuntabilitas, keberdayaan dan keberhasilgunaan, serta kebersamaan dan kemitraan. Penyelenggaraan jalan dimaksudkan

untuk mewujudkan perkembangan antar daerah yang seimbang dan pemerataan hasil pembangunan. Agar diperoleh suatu hasil penanganan jalan yang memberikan pelayanan optimal, di perlukan penyelenggaraan jalan secara terpadu dan bersinergi antar sektor, antar daerah dan juga antar pemerintah daerah serta masyarakat termasuk dunia usaha.

Kebijakan Pembangunan Jalan Lintas Selatan Jawa Timur, sebagaimana tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Provinsi Jawa Timur 2009-2014 ini pada dasarnya menjabarkan perencanaan strategis. Keberadaan infratraktur yang bersifat strategis sangat diperlukan untuk mendukung berjalannya roda perekonomian antara lain untuk mendukung kelancaran distribusi barang dan jasa. Keberadaan infrastruktur strategis ini juga sebagai bentuk upaya meningkatkan keseimbangan/pemerataan pembangunan, sehingga kesenjangan pembangunan antar wilayah dapat semakin diminimalkan. Pembangunan Jalan Lintas Selatan termasuk infrastruktur strategis yang sedang dan akan dikembangkan. Seperti halnya infrastruktur dalam pengertian luas, jalan adalah salah satu infrastruktur yang sangat penting guna menunjang kegiatan ekonomi. jaringan jalan merupakan infrastruktur wilayah yang sangat dibutuhkan untuk kelancaran arus faktor produksi maupun pemasaran hasil produksi (Tulus Tambunan, 2006).

Pembangunan Jalan Lintas Selatan merupakan bagian dari pengembangan wilayah Selatan Jawa Timur, dengan kegiatan berupa pembangunan baru/peningkatan jaringan jalan yang membentang sepanjang pesisir Selatan Jawa Timur, jalan dengan panjang 634,1 kilometer dan lebar 24 meter meliputi 8 wilayah administrasi Pemerintah Kabupaten, diharapkan dengan terbangunnya Jalan Lintas Selatan ini maka akan meningkatkan pemerataan kesejahteraan masyarakat wilayah Selatan Jawa Timur; aksesibilitas antar Kota dan daerah terpencil kepada pusat pelayanan

umum akan meningkatkan pelayanan kepada lapisan masyarakat; aksesibilitas pada koridor kawasan produktif, sehingga mampu menekan ongkos produksi; membuka peluang bagi pengembangan kegiatan ekonomi, pemanfaatan sumber daya alam dan pengembangan sentra sentra produksi; serta membuka kawasan/ obyek wisata potensial, sehingga merangsang pengembangan kegiatan ekonomi kerakyatan.

C. Konsep Pembangunan Dan Pengembangan

Pembangunan sebagai bagian dari aktivitas pengembangan. Sedangkan kata “pengembangan” secara konseptual dapat juga berarti memperkembangkan dan sesuai dengan kamus Bahasa Indonesia berarti segala sesuatu yang berhubungan dengan mengusahakan untuk berkembang bertambah maju atau besar. Ide utama pengembangan bersentuhan dengan kekuasaan, sedangkan kekuasaan seringkali dikaitkan dengan kemampuan kita untuk membuat orang lain melakukan yang diinginkan, terlepas dari keinginan dan minat mereka. Kekuasaan senantiasa selalu hadir dalam konteks hubungan sosial antar manusia dan tercipta melalui hubungan itu. Karena itu kekuasaan dan hubungan kekuasaan dapat berubah. Dengan pemaknaan kekuasaan yang seperti ini, maka pengembangan itu merupakan suatu proses usaha perubahan berkesinambungan yang memiliki konsep yang bermakna berkembang bertambah maju atau besar, sejalan dengan hal tersebut sebagai sebuah proses dalam konteks pengembangan, maka pengembangan dapat juga berarti proses aktivitas perencanaan, pembangunan, atau pemberdayaan.

Perencanaan pengembangan pada dasarnya adalah mencegah dampak fisik, masyarakat, organisasi dan lain-lain yang negatif, yang dapat terjadi apabila tidak dilakukan perencanaan. Salah satu fungsi perencanaan adalah menyediakan suatu kerangka yang memungkinkan aktivitas pengembangan secara peka memantau perubahan dan mengatasinya.

Pengembangan akan lebih sukses apabila direncanakan secara teratur dan teliti.

D. Konsep Kawasan Sebagai Destinasi Pariwisata

Sesuai Undang-undang (UU) No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata, dalam ketentuan umum menyebutkan bahwa : Kawasan Strategis Pariwisata adalah kawasan yang memiliki fungsi utama pariwisata atau memiliki potensi untuk pengembangan pariwisata yang mempunyai pengaruh penting dalam satu atau lebih aspek, seperti pertumbuhan ekonomi, sosial dan budaya, pemberdayaan sumberdaya alam, daya dukung lingkungan hidup, serta pertahanan dan keamanan. Kawasan strategis pariwisata tentunya merupakan destinasi. Sebab destinasi adalah suatu kawasan spesifik yang dipilih oleh seorang pengunjung untuk tinggal selama waktu tertentu. kata “destinasi” juga digunakan untuk suatu kawasan terencana, yang sebagian atau seluruhnya dilengkapi (self-contained) dengan amenitas dan pelayanan produk wisata, fasilitas rekreasi, restoran, hotel, atraksi, hiburan dan toko pengecer yang dibutuhkan pengunjung. Yang paling penting, suatu destinasi harus punya daya tarik atau atraksi, baik psikologi maupun nyata, untuk menarik wisatawan.

Wilayah kawasan strategi pariwisata dapat merupakan suatu desa, kecamatan, kabupaten, bahkan suatu provinsi. Letak/lokasi kawasan tidak dibatasi wilayah administrasi pemerintahan, dan luas suatu kawasan bisa meliputi 2 desa atau lebih, 2 kecamatan atau lebih, bahkan bisa 2 kabupaten atau lebih. sebagai contoh : cagar alam Kawah Ijen lokasinya berada dalam 3 (tiga) wilayah administrasi Kabupaten. Dengan demikian wilayah kabupaten yang dilewati jalan lintas selatan Jawa Timur dalam kajian dapat dianggap sebagai suatu Kawasan.

Secara toeritis, Bulhalis (2000) mengemukakan bahwa *destination as a geographical region which is understood by its visitors as a unique entity, with a political and legislative*

framework for tourism marketing and planing Destination is the focus of facilities and service designed to meet the needs of the tourist (Cooper, Flecher, Gilbert, 1998). Dari konsep diatas, destinasi diartikan sebagai kawasan geografis yang dipandang sebagai entitas yang unik dengan kerangka politis dan peraturan untuk perencanaan dan pemasaran pariwisata.

Hu and Ritchie (1993:26) merumuskan secara konsepsional tentang destinasi sebagai: *a package of tourism facilities and services, which like any other consumer product, is composed of a number of multi-dimensional attributes*". Bulhalis, (2000) *claims that destinations are amalgams of tourism products, offering an integrated experience to consumers. Based on the various models of tourism development outlined by Pearce (1992), it is sensible to define a destination as an amalgam of products and services available in one location that can draw visitors from beyond its spatial confines.* Bieger (1998:7) *specifies that " ...a destination can therefore be seen as the tourist product that in certain markets competes with other products". The Ritchie/Crouch model of destination competitiveness differentiates the destination infrastructure (water, sewer, roads, etc.) from the destination superstructure (tourist services such as hotels, restaurants, information centres, etc.) both of which are obviously important to the concept of the destination.* Dari pengertian diatas, destinasi dipahami sebagai kesatuan fasilitas dan pelayanan yang terbentuk dari berbagai atribut multi-demensi. Bulhalis (2000) menyatakan bahwa destinasi merupakan elemen dari produk pariwisata yang menawarkan pengalaman menyeluruh kepada konsumen. Berdasarkan beberapa jenis pengembangan pariwisata oleh Pearce (1992), destinasi merupakan gabungan dari produk dan pelayanan yang tersedia di satu lokasi yang dapat menarik pengunjung diluar wilayah bersangkutan.

Transportasi sebagai sumber daya wisata merupakan salah satu unsur yang penting

dalam suatu rencana destinasi. Larry E. Herber didalam PATA Workshop 1979 mengemukakan unsur dalam suatu rencana destinasi, menurut penelitian sumber daya wisata meliputi: atraksi wisata, budaya lokal, tenaga kerja, prasarana dan sarana, transportasi, jasa pendukung, dan akomodasi.

METODOLOGI PENELITIAN

Lokasi penelitian berada di Wilayah Lintas Selatan Jawa Timur yang meliputi 4 (empat) wilayah administrasi Kabupaten yaitu: Kabupaten Blitar, Kabupaten Tulungagung, Kabupaten Trenggalek, dan Kabupaten Pacitan. Pengumpulan data dengan 3 (tiga) teknik metode, yaitu: wawancara mendalam dan koresponden; observasi; dan data dokumentasi atau literature. Metode analisis data menggunakan 2 (dua) alat analisis yaitu: analisis regresi dan analisis medan kekuatan.

Analisis regresi dimaksudkan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh pengembangan industri pariwisata terhadap perekonomian Jawa Timur, sedangkan analisis medan kekuatan dimaksudkan untuk mengetahui strategi pembangunan Jalan Lintas Selatan Jawa Timur dalam pengembangan pariwisata dengan menelaah/mengkaji suatu situasi yang ingin dirubah menuju situasi atau tujuan yang diinginkan di wilayah lintas selatan.

Analisis medan kekuatan (*force field analysis*) dikembangkan oleh Kurt Lewin (1951), sebagai alat yang sesuai untuk digunakan dalam merencanakan perubahan dengan cara memetakan kekuatan yang mendorong dan yang menghambat terhadap perubahan yang ada. Identifikasi faktor *Strengths* dan *opportunities* disingkat D (dorongan: D1, D2, D3 dst), kemudian faktor *weaknesses* dan *threats* disingkat H (hambatan: H1, H2, H3, dst) secara sistematis prosesnya sama dengan analisis SWOT. Penilaian faktor pendorong dan penghambat berdasarkan hasil survei dengan menggunakan alat yang berupa kuesioner dan wawancara terhadap para responden diperoleh score penilaian. Faktor pendorong tersebut nantinya akan ditentukan menjadi kekuatan kunci keberhasilan dalam

kegiatan pembangunan Jalan Lintas Selatan Jawa Timur dalam pengembangan pariwisata yang berdasarkan pendapat dari responden. Analisis medan kekuatan akan memunculkan strategis fokus yang meminimalisasi hambatan kunci dengan mengedepankan faktor yang menjadi kekuatan kunci ke arah tujuan yang akan dicapai.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Daya Tarik Wisata di Lokasi Penelitian

Potensi daya tarik wisata (DTW) di Kabupaten Blitar, Tulungagung, Trenggalek, dan Pacitan sangat besar. Daya tarik wisata tersebut sudah dikenal dan dikunjungi, serta sudah ada permintaan pasar dari wisatawan. Data buku “Kebudayaan Dan Pariwisata Jawa Timur Tahun 2013 Dalam Angka” yang diterbitkan Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Jawa Timur, potensi DTW berjumlah 99 unit DTW yang terdiri 33 unit DTW alam, 50 unit DTW budaya dan 16 unit DTW minat khusus. Adapun rincian jumlah daya tarik wisata di lokasi penelitian: (1). Kabupaten Blitar terdapat 25 unit DTW dengan rincian: 6 unit DTW alam, 17 unit DTW budaya dan 2 unit DTW minat khusus; (2). Kabupaten Tulungagung terdapat 31 unit dengan rincian: 10 unit DTW alam, 14 unit DTW budaya, dan 7 unit DTW minat khusus; (3). Kabupaten Trenggalek terdapat 29 unit dengan rincian: 9 unit DTW alam, 15 unit DTW budaya dan 5 unit DTW minat khusus; dan (4). Kabupaten Pacitan terdapat 14 unit DTW dengan rincian: 8 unit DTW alam, 4 unit DTW budaya, dan 2 unit DTW minat khusus.

Adapun daya tarik wisata dilokasi penelitian yang menjadi favorite dikunjungi wisatawan, yaitu: 1) Kabupaten Blitar, daya tarik wisata: Kawasan Candi Panataran, Candi Sawentar, Pantai Tambak Rejo, Museum Penataran, Candi Simping, Candi Kotes, Candi Gambar Wetan, dan Pantai Serang; 2) Kabupaten Tulungagung, daya tarik wisata: Pantai Popoh, Museum Tulungagung, dan Candi Sanggrahan; 3) Kabupaten Trenggalek, daya tarik wisata: Pantai Karanggongso, Pantai Prigi, Goa Lowo, dan Pantai Pelang; dan 4) Kabupaten Pacitan, daya tarik wisata: Goa Gong, Goa Tabuhan, Pantai Pancer Door, Banyuanget, Pantai Klayar, Pantai Teleng Ria, dan Pantai Tamperan.

B. Kinerja Pariwisata

Salah satu indikator keberhasilan kinerja pariwisata suatu daerah dilihat dari capaian jumlah kunjungan wisatawan ke Daya Tarik Wisata dan yang menginap di sarana akomodasi di Jawa Timur. Kunjungan Wisatawan ke daya tarik wisata 4 kabupaten lokasi penelitian dalam Tahun 2009-2012 relatif kecil kontribusinya terhadap Jawa Timur yaitu sekitar 3 % wisatawan mancanegara dan 5 % wisatawan nusantara.

C. Pengaruh Industri Pariwisata Terhadap Perekonomian

Pembahasan pengaruh industri pariwisata terhadap perekonomian Jawa Timur dengan menggunakan model analisis regresi, dengan asumsi persamaan ekonomi Jawa Timur yang diwakili produk domestik regional bruto (PDRB) per Kapita merupakan fungsi dari

Tabel 1. Perkembangan Kunjungan Wisatawan Ke Daya Tarik Wisata Tahun 2009 - 2012

Daya Tarik Wisata	2009		2010		2011		2012	
	Wisman	Wisnus	Wisman	Wisnus	Wisman	Wisnus	Wisman	Wisnus
Jawa Timur	67.198	23.179.713	103.601	25.148.283	109.587	27.297.828	127.664	33.224.659
Lokasi Penelitian	2.485	1.215.010	3.374	1.044.720	4.084	932.661	862	1.925.788
1.Kabupaten Blitar	1.409	214.303	2.605	182.994	2.383	382.928	264	599.647
2.Kab. Tulungagung	57	232.179	86	164.530	679	156.804	64	243.092
3.Kab. Trenggalek	361	444.026	0	476.774	0	387.058	2	428.950
4.Kabupaten Pacitan	658	324.502	683	220.422	1.022	5.871	532	654.099

Sumber : Dinas Pariwisata Provinsi Jawa Timur

perolehan jumlah PDRB perdagangan, hotel dan restoran, dan perolehan jumlah PAD pariwisata. Berdasarkan data PDRB dari Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Timur dan data

pendapatan asli daerah (PAD) pariwisata Jawa Timur dari Dinas Pariwisata Provinsi Jawa Timur sebagaimana tabel 2, dibawah ini:

Tabel 2. PDRB Per Kapita, Perdagangan Hotel Dan Restoran Serta PAD

Jawa Timur (38 Kabupaten dan Kota)			
Tahun	PDRB Per Kapita (Rp)	PDRB Perdagangan,Hotel,Restoran (Rp)	PAD Pariwisata (Rp)
2001	5.606.632,80	57.473.541.060.000	75.957.170.000
2002	7.435.410,62	67.734.175.390.000	87.462.530.000
2003	8.302.749,82	78.394.106.460.000	126.101.700.000
2004	9.401.572,14	91.106.530.400.000	139.847.870.000
2005	11.057.365,12	109.587.965.520.000	155.416.090.000
2006	12.861.333,05	131.600.286.590.000	181.173.040.000
2007	14.498.199,06	154.102.587.320.000	205.361.150.000
2008	16.687.054,94	181.146.316.830.000	248.540.000.000
2009	18.350.366,32	195.184.787.500.000	255.610.000.000
2010	20.772.110,00	229.404.870.000.000	268.500.000.000
2011	23.470.000,00	265.238.859.550.000	-
2012	26.320.000,00	304.498.110.000.000	-

Sumber : BPS Dan Dinas Kebudayaan Pariwisata Provinsi Jawa Timur

Hasilnya suatu persamaan sebagaimana berikut dibawah ini :

$$\text{PDRB per Kapita} = 1130750 + 0,0000000703 \text{ PDRB Perdag, Hotel \& Resto} + 0,000014 \text{ PAD Pariwisata}$$

Dari hasil persamaan pada tabel 3, dapat

diinterpretasikan sebagai berikut:

1. Tanda koefisien + **0,0000000703** untuk PDRB Perdagangan, Hotel & Restoran, menunjukkan adanya hubungan positif antara hasil aktifitas usaha Perdagangan, Hotel & Restoran yang ditunjukkan dari perolehan PDRB Perdagangan,

Tabel 3. Regression Analysis : PDRB per Kapita versus PDRB Perdagangan, Hotel, dan Restoran; PAD Pariwisata Jawa Timur

Predictor	Coef	SE Coef	T	P
Constant	1130750	206239	5,483	0,000
PDRB Perdagangan, Hotel & Resto	0,0000000703	0,000	8,664	0,000
PAD Pariwisata	0,000014	0,000	2,073	0,068
S = 326973 R-Sq = 99,7% R-Sq(adj) = 99,6%				
Analysis of Variance				
Source	DF	SS	MS	F
Regression	2	3,31E+14	1,654E+14	1546,735
Residual Error	9	9,62E+11	1,069E+11	0,000
Total	11	3,32E+14		
Source	DF	Seq SS		
PDRB Perdagangan, Hotel & Resto	1	3,04089E+14		
PAD Pariwisata	1	2,43988E+12		

Sumber: Pengolahan dari data PDRB

Hotel & Restoran dengan PDRB per kapita Jawa Timur. Artinya semakin besar jumlah hasil aktifitas usaha Perdagangan, Hotel & Restoran di Jawa Timur, maka pertumbuhan ekonomi (PDRB) Jawa Timur juga akan meningkat. Apabila jumlah hasil aktifitas usaha Perdagangan, Hotel & Restoran di Jawa Timur naik 1 persen, maka PDRB per kapita Jawa Timur akan naik besar **0,000000703** persen;

2. Tanda koefisien + **0,000014** untuk hasil PAD Pariwisata yang diperoleh dari pajak hotel, restoran dan hiburan, menunjukkan adanya hubungan positif antara hasil aktifitas usaha Pariwisata (hotel, restoran dan hiburan) yang ditunjukkan dari perolehan PAD Pariwisata dengan PDRB per kapita di Jawa Timur. Artinya semakin besar jumlah hasil aktifitas usaha Pariwisata (Hotel, Restoran dan hiburan) di Jawa Timur, maka pertumbuhan ekonomi (PDRB) Jawa Timur juga akan meningkat. Apabila jumlah hasil aktifitas usaha pariwisata di Jawa Timur naik 1 persen, maka PDRB per kapita Jawa Timur juga akan naik sebesar + **0,000014** persen.

D. Kemajuan Pembangunan Jalan Lintas Selatan

Merealisasikan pembangunan Jalan Lintas Selatan dilakukan dengan dua cara, yaitu meningkatkan jalan yang sudah ada (*existing*) bisa berupa jalan kabupaten/desa/setapak dan membangun jalan baru. Pembangunan jalan baru Jalan Lintas Selatan di Kabupaten Blitar – Tulungagung – Trenggalek – Pacitan masih terkendala dengan keberadaan lahan yang sebagian besar merupakan lahan milik Perum Perhutani, sehingga kemajuan pekerjaan pembangunan Jalan Lintas Selatan relatif berjalan ditempat. Pembangunan jalan baru Jalan Lintas Selatan di lokasi penelitian sepanjang 265,3 kilometer atau 41,84 % dengan rincian pencapaian kemajuan pekerjaan (*progress*) pembangunan ruas jalan, sebagai berikut:

1. Progress Jalan Lintas Selatan di Kabupaten Blitar panjang 62 km, realisasi 26 % masih

tahap awal;

2. Progress Jalan Lintas Selatan di Kabupaten Tulungagung panjang 48,2 km, realisasi 62 %;
3. Progress Jalan Lintas Selatan di Kabupaten Trenggalek panjang 66 km, realisasi 32 % dengan rincian buka lahan 88 % tanah yang sudah dibebaskan baru 20 %;
4. Progress tertinggi Jalan Lintas Selatan di Kabupaten Pacitan panjang 89,1 km yang tersisa 4,5 km, Selain jalan terdapat jembatan sepanjang 1,6 km sudah selesai dibangun.



Sumber: Hasil Survey Penelitian

Gambar 1. Pembangunan Jalan Lintas Selatan Di Wilayah Kabupaten Pacitan

Untuk mendukung pembangunan Jalan Lintas Selatan juga dilakukan peningkatan “jalan sirip” pada jalan yang sudah ada (*existing*). Yang dimaksud dengan jalan sirip disini, yaitu jalan yang menghubungkan kota kabupaten atau kota kecamatan di wilayah lintas selatan menuju ke akses Jalan Lintas Selatan, sebagaimana peningkatan jalan sirip dari Trenggalek ke Pacitan (Trenggalek lewat Dongko-Panggul-Nglorok-Sudimoro-Pacitan).



Sumber: Hasil Survey Penelitian

Gambar 2. Peningkatan Jalan Sirip Trenggalek Ke Pacitan

E. Strategi Pembangunan Jalan Lintas Selatan Jawa Timur

Pembahasan strategi pembangunan Jalan Lintas Selatan Jawa Timur dalam pengembangan pariwisata ini menggunakan analisis medan kekuatan (*force field analysis*), hal ini dimaksudkan untuk mengetahui strategi pembangunan Jalan Lintas Selatan Jawa Timur dalam pengembangan pariwisata dengan menelaah/mengkaji suatu situasi yang ingin dirubah menuju situasi atau tujuan yang diinginkan.

Responden berasal dari Badan Perencana Pembangunan Daerah, Badan Penelitian dan Pengembangan, Dinas Pariwisata, Tokoh

Masyarakat, dan Pengusaha Pariwisata, pada umumnya para responden menanggapi pembangunan jalan lintas selatan Jawa Timur dalam pengembangan pariwisata secara positif dan penuh pengharapan adanya suatu pengaruh yang signifikan terhadap perekonomian masyarakat desa sekitar Jalan Lintas Selatan terutama dengan meningkatnya kunjungan wisatawan yang signifikan yang pada akhirnya dapat meningkatkan PAD dan penghasilan masyarakat, sehingga ada pengaruh pada peningkatan aktivitas perekonomian daerah. Penjelasan terhadap faktor pendorong dan faktor penghambat sebagaimana pada tabel 4 berikut:

Tabel 4. Faktor Pendorong Dan Penghambat

PENDORONG (<i>Strengths</i>)		PENGHAMBAT (<i>Weaknesses</i>)	
D1	Daerah mempunyai kewenangan mengatur urusan pemerintahan dibidang pariwisata	H1	Implementasi kebijakan pariwisata meliputi belum optimal
D2	Terdapat potensi obyek wisata, budaya, minat khusus dan adat istiadat	H2	Jalan lintas selatan di wilayah selatan Jawa Timur belum terwujud/selesai dibangun
D3	Tersedianya jaringan transportasi, dan telekomunikasi	H3	Terbatasnya suprastruktur destinasi pariwisata
D4	Terdapat dukungan sumberdaya alam dan sumberdaya daerah.	H4	koordinasi dan sinergitas pemangku kepentingan pariwisata masih lemah
D5	Keramahtamahan masyarakat terhadap wisatawan dan nilai tradisional dimasyarakat	H5	Masyarakat sadar wisata masih rendah dan belum pariwisata minded
PENDORONG (<i>Opportunities</i>)		PENGHAMBAT (<i>Threats</i>)	
D6	Lingkungan eksternal dipandang sebagai potensi pasar wisata	H6	Pemasaran/promosi pariwisata belum optimal
D7	semakin mudah aksesibilitas ke wilayah lintas selatan Jawa Timur	H7	Kurangnya pembinaan sapta pesona pariwisata kepada masyarakat
D8	Wilayah lintas selatan masuk dalam kawasan pariwisata yang potensial untuk dikembangkan	H8	Transformasi dari program kebijakan ke tahapan pengembangan pariwisata masih lemah
D9	Kegiatan pariwisata membuka lapangan usaha dibidang pariwisata	H9	Sumber daya manusia dan kelembagaan masyarakat masih lemah
D10	Perkembangan industri pariwisata dapat meningkatkan pendapatan masyarakat	H10	Masih minimnya usaha pariwisata dalam kegiatan usaha wisata

Sumber: Hasil Analisis

Faktor Kunci Keberhasilan (FKK) ada dua, yaitu FKK pendorong dan FKK penghambat. Berdasarkan hasil analisis FFA mengenai penilaian faktor pendorong seperti tabel 5 evaluasi faktor pendorong strategi pembangunan Jalan Lintas Selatan Jawa Timur dalam pengembangan pariwisata, maka dapat

diketahui nilai dari Total Nilai Bobot (TNB) masing-masing faktor. Berdasarkan nilai TNB tersebut, maka dapat ditentukan faktor kunci keberhasilan pada strategi pembangunan Jalan Lintas Selatan Jawa Timur dalam pengembangan pariwisata yaitu dengan melihat nilai TNB yang terbesar.

Pada tabel 5 dapat diketahui FKK pendorong, yaitu faktor D9 dengan nilai urgensi sebesar 1.16, yaitu faktor “Kegiatan pariwisata membuka lapangan usaha dibidang pariwisata” menjadi salah satu faktor penting sesuai dengan yang ingin dicapai.

Faktor penghambat pada strategi pembangunan Jalan Lintas Selatan Jawa Timur dalam

pengembangan pariwisata dapat didefinisikan sebagai sesuatu hal yang menjadi kelemahan (*weaknesses*) dan tantangan (*threats*). Faktor-faktor tersebut nantinya akan ditentukan kelemahan kunci menghambat dalam kegiatan pembangunan Jalan Lintas Selatan Jawa Timur dalam pengembangan pariwisata yang berdasarkan pendapat dari responden.

Tabel 5. Evaluasi Faktor Pendorong

No	Faktor Pendorong	BF	ND	NRK	NBD	NBK	TNB	FKK
D1	Daerah mempunyai kewenangan mengatur urusan pemerintahan dibidang pariwisata	0.10	4	3.8	0.4	0.38	0.78	
D2	Terdapat potensi obyek wisata, budaya, minat khusus dan adat istiadat	0.12	3	3.4	0.36	0.41	0.77	
D3	Tersedianya jaringan transportasi, dan telekomunikasi.	0.08	3	3.2	0.24	0.26	0.50	
D4	Terdapat dukungan sumberdaya alam dan sumberdaya daerah.	0.08	3	3.0	0.24	0.24	0.48	
D5	Keramahtamahan masyarakat terhadap wisatawan dan nilai tradisional masyarakat	0.11	4	3.6	0.44	0.40	0.84	
D6	Lingkungan eksternal dipandang sebagai potensi pasar wisata	0.10	4	3.6	0.4	0.36	0.76	
D7	semakin mudah aksesibilitas ke wilayah lintas selatan Jawa Timur	0.10	3	3.4	0.3	0.34	0.64	
D8	Wilayah lintas selatan masuk dalam kawasan pariwisata yang potensial dikembangkan	0.08	4	3.8	0.32	0.3	0.62	
D9	Kegiatan pariwisata membuka lapangan usaha dibidang pariwisata	0.17	3	3.8	0.51	0.65	1.16	1*
D10	Perkembangan industri pariwisata dapat meningkatkan pendapatan masyarakat	0.08	3	3.2	0.24	0.26	0.50	

Sumber: Hasil Analisis

Keterangan:

BF	: Bobot Faktor	ND	: Nilai Dukungan
NRK	: Nilai Rata-rata Keterkaitan	NBD	: Nilai Bobot Dukungan
NBK	: Nilai Bobot Keterkaitan	TNB	: Total Nilai Bobot
FKK	: Faktor Kunci Keberhasilan	*)	: merupakan prioritas (FKK)

Tabel 6. Evaluasi Faktor Penghambat

No	Faktor Penghambat	BF	ND	NRK	NBD	NBK	TNB	FKK
H1	Implementasi kebijakan pariwisata meliputi belum optimal	0.10	3	3.4	0.30	0.34	0.67	
H2	Jalan lintas selatan di Jawa Timur belum terwujud/selesai dibangun	0.17	4	3.8	0.68	0.65	1.33	1*
H3	Terbatasnya suprastruktur destinasi pariwisata	0.08	2	3.0	0.16	0.24	0.40	

H4	koordinasi dan sinergitas pemangku kepentingan pariwisata masih lemah	0.09	2	3.1	0.18	0.28	0.46
H5	Masyarakat sadar wisata masih rendah dan belum pariwisata minded	0.11	3	3.4	0.33	0.37	0.70
H6	Pemasaran/promosi pariwisata belum optimal	0.10	4	3.6	0.40	0.36	0.76
H7	Kurangnya pembinaan sapta pesona pariwisata kepada masyarakat	0.10	3	3.4	0.30	0.33	0.63
H8	Transformasi dari program kebijakan ketahapan pengembangan pariwisata lemah	0.08	4	3.4	0.32	0.27	0.57
H9	Sumber daya manusia dan kelembagaan masyarakat masih lemah	0.11	4	3.6	0.44	0.40	0.84
H10	Masih minimnya usaha pariwisata dalam kegiatan usaha wisata	0.08	3	3.2	0.24	0.26	0.50

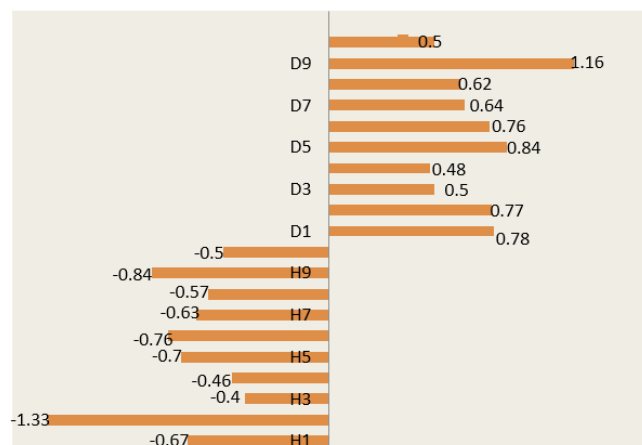
Sumber: Hasil Analisis

Keterangan:

BF	: Bobot Faktor	ND	: Nilai Dukungan
NRK	: Nilai Rata-rata Keterkaitan	NBD	: Nilai Bobot Dukungan
NBK	: Nilai Bobot Keterkaitan	TNB	: Total Nilai Bobot
FKK	: Faktor Kunci Keberhasilan	*)	: merupakan prioritas (FKK)

Pada tabel 6 dapat diketahui FKK penghambat strategi Pembangunan Jalan Lintas Selatan Jawa Timur dalam pengembangan pariwisata, yaitu faktor H2 dengan nilai urgensi sebesar 1,33, yaitu faktor “Jalan lintas selatan di Jawa Timur belum terwujud/selesai dibangun”. Menurut responden karena terwujudnya/ selesainya Jalan lintas selatan di wilayah selatan Jawa Timur menjadi salah satu faktor penting sesuai dengan yang ingin dicapai, sebab Jalan lintas Selatan Jawa Timur menjadi “*trigger*” dalam pengembangan dan meningkatkan aksesibilitas ekonomi dan pariwisata ke wilayah lintas selatan Jawa Timur.

Penyusunan strategi ini harus memperhatikan kesesuaian arah optimalisasi pendorong kunci ke arah perbaikan penghambat kunci atau sebaliknya perbaikan penghambat kunci untuk meningkatkan optimalisasi pendorong kunci. Penyusunan strategi harus memperhatikan kesesuaian perpaduan masing-masing faktor untuk menuju tujuan yang akan dicapai. Berdasarkan FKK pendorong dan FKK penghambat yang telah dipilih, maka dapat disusun strategi pembangunan



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 3. Medan Kekuatan Pembangunan Jalan Lintas Selatan Dalam Pengembangan Pariwisata

Jalan Lintas Selatan Jawa Timur dalam pengembangan pariwisata, yaitu: “mewujudkan atau menyelesaikan pembangunan Jalan Lintas Selatan sebagai “*trigger*” dalam meningkatkan aksesibilitas, mengembangkan perekonomian dan meningkatkan kegiatan pariwisata untuk mendorong tumbuhnya usaha pariwisata”.

Mewujudkan atau menyelesaikan pembangunan Jalan Lintas Selatan yang sebagian besar berada di lahan milik Perum Perhutani tidaklah mudah, diperlukan duduk bersama membicarakan

realisasi pembangunan Jalan Lintas Selatan Jawa Timur yang melibatkan instansi terkait mulai dari pemerintah kabupaten, pemerintah provinsi, pemerintah pusat, perum Perhutani dan Badan Pertanahan Nasional; membicarakan mulai dari dasar hukum, pembebasan lahan, *progress report*, *action plan*, dan pengalokasian anggaran.

KESIMPULAN

Mendasarkan analisis regresi menunjukkan adanya hubungan positif antara hasil aktifitas usaha Perdagangan, Hotel & Restoran yang ditunjukkan dari perolehan PDRB Perdagangan, Hotel & Restoran dengan PDRB per kapita Jawa Timur, hal ini menggambarkan prospek pengembangan pariwisata di Jawa Timur pada umumnya dan wilayah lintas selatan Jawa Timur pada khususnya kedepannya sangat baik. Oleh karena itu Pemerintah daerah di wilayah lintas selatan Jawa Timur supaya mengembangkan potensi pariwisata di daerahnya.

Strategi pembangunan Jalan Lintas Selatan Jawa Timur dalam pengembangan pariwisata dengan mewujudkan/menyelesaikan pembangunan jalan lintas selatan sebagai “*trigger*” dalam meningkatkan aksesibilitas, mengembangkan perekonomian dan meningkatkan kegiatan pariwisata untuk mendorong tumbuhnya usaha dibidang pariwisata di wilayah lintas selatan Jawa Timur

Diperlukan duduk bersama membicarakan realisasi pembangunan Jalan Lintas Selatan Jawa Timur yang melibatkan instansi terkait mulai dari pemerintah kabupaten, pemerintah provinsi, pemerintah pusat, perum Perhutani dan Badan Pertanahan Nasional; membicarakan mulai dari dasar hukum, pembebasan lahan, *progress report*, *action plan*, dan pengalokasian anggaran.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Bapak Dr. Ir. Abdul Hamid, MP. Staf Ahli Gubernur Jawa Timur Bidang Ekonomi Keuangan yang menyemangati dalam penyelesaian tulisan ini dan kepada seluruh pihak yang membantu proses pengumpulan data dalam penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Bieger, T., 1998. *Reengineering destination marketing organizations. The case of Switzerland*. The Tourism Review, 3, 4-17.
- Buhalis, D., and Spada, A., 2000, *Destination Management Systems: Criteria for success*, Information Technology & Tourism, Vol.3(1).
- Cooper, C., Fletcher, J., Gilbert, D., Shepherd, R., & Wanhill, S. (1998), *Tourism Principles and Practices*, (2nd ed.), England: Addison-Wesley, Longman.
- Dinas Kebudayaan Dan Pariwisata Jawa Timur, 2014. *Kebudayaan Dan Pariwisata Jawa Timur Tahun 2013 Dalam Angka*. Surabaya.
- Grindle, Marilee S (ed), 1980. *Politics and Policy Implementation in The Third World*, Prenceton Univercity Press, New Jersey.
- Hu, Yangzhou, dan J.R. Brent Ritchie. 1993. *Measuring Destination Attractiveness: A Contextual Approach*. Journal of Travel Research, Vol. 32, No. 2, hal. 26.
- Kurt Lewin, (1951). ‘*Field Theory in Social Science*’, New York, Harper and Row,.
- Larry E. Herber, 1979. *Unsur Dalam Suatu Rencana Destinasi*, dikemukakan di dalam Workshop PATA.
- Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 38 Tahun 2009, tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2009-2014.
- Raharto, Djoko. *Jawa Timur Gelontorkan Rp 500 Milyar Untuk Jalan Lintas Selatan*, <https://m.tempco.co/read/news/2015/10/13/090708906/>.
- Sasongko, R. Widodo Djati, 2014. *Tantangan Pengembangan Pariwisata Di Wilayah Lintas Selatan Jawa Timur*, Materi artikel PROSIDING Temu Ilmiah Peneliti Tahun 2014 Balitbang Provinsi Jawa Timur. Sidoarjo, Hotel Sinar I.
- Tambunan, Tulus (2006), “*Kondisi Infrastruktur di Indonesia*”, April, Jakarta: Kadin Indonesia.
- Tjokroamidjojo, Bintoro, 1990. *Pengantar Administrasi Pembangunan*, Jakarta, LP3ES.
- Undang - undang No. 38 Tahun 2004, tentang Jalan.
- Undang - undang No. 10 Tahun 2009, tentang Kepariwisataaan.
- Wahab, Solichin Abdul, 1997. *Analisis Kebijakan Negara Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijakan Negara*, Edisi Kedua, Jakarta: Bumi Aksara.