



**MANFAAT PEMBANGUNAN JALUR LINTAS SELATAN (JLS) TERHADAP
MASYARAKAT PESISIR DI DESA SIDOMULYO KECAMATAN NGADIROJO
KABUPATEN PACITAN – JAWA TIMUR**

LAPORAN SKRIPSI

PROGRAM STUDI AGROBISNIS PERIKANAN

JURUSAN SOSIAL EKONOMI PERIKANAN DAN KELAUTAN

OLEH :

EDI SUTRISNO

NIM. 105080413111003



FAKULTAS PERIKANAN DAN ILMU KELAUTAN

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

MALANG

2014



**MANFAAT PEMBANGUNAN JALUR LINTAS SELATAN (JLS) TERHADAP
MASYARAKAT PESIR DI DESA SIDOMULYO KECAMATAN NGADIROJO
KABUPATEN PACITAN – JAWA TIMUR**

**LAPORAN SKRIPSI
PROGRAM STUDI SOSIAL EKONOMI PERIKANAN
JURUSAN SOSIAL EKONOMI PERIKANAN DAN KELAUTAN**

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh gelar Sarjana Perikanan Pada
Fakultas Perikanan Dan Ilmu Kelautan
Universitas Brawijaya Malang**

Oleh:
**EDI SUTRISNO
NIM. 105080413111003**



**FAKULTAS PERIKANAN DAN ILMU KELAUTAN
UNIVERSITAS BRAWIJAYA**

**MALANG
2014
SKRIPSI**



**MANFAAT PEMBANGUNAN JALUR LINTAS SELATAN (JLS) TERHADAP
MASYARAKAT PESISIR DI DESA SIDOMULYO KECAMATAN NGADIROJO
KABUPATEN PACITAN – JAWA TIMUR**

Oleh :

EDI SUTRISNO

NIM : 105080413111003

**Telah dipertahankan di depan penguji
Pada tanggal 27 Juni 2014**

Dan dinyatakan telah memenuhi syarat

SK Dekan No :

Tanggal :

Menyetujui,

Dosen Penguji I

**Dr. Ir. Harsuko Riniwati, MP
NIP. 19660604 199002 2 002**

Tanggal :

Dosen Penguji II

**Zainal Abisin S.Pi. MP, MBA
NIP : 19770221 200212 1 008**

Tanggal :

Dosen Pembimbing I

**Dr Ir Pudji Purwanti MP
NIP. 19640226 196903 2 003**

Tanggal :

Dosen Pembimbing II

**Erlinda Indrayani. SPI, M.Si
NIP. 19740220 200312 2 001**

Tanggal :

**Mengetagui :
Ketua Jurusan SEP**

**Dr. Ir. Nuddin Harahab, MP
NIP : 19610417199003 1 001**

Tanggal :



RINGKASAN

EDI SUTRISNO : Manfaat Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Masyarakat Pesisir Di Desa Sidomulyo, Kecamatan Ngadirojo, Kabupaten Pacitan, Jawa – Timur.(Di bawah bimbingan Dr Ir Pudji Purwanti dan Erlinda Indrayani S.Pi M.Si.

Pembangunan di sektor perikanan dinilai paling menjanjikan karena dilihat dari sepertiga luas wilayah Indonesia adalah lautan dan keanekaragaman hayati yang terbesar di dunia. Selain itu juga Indonesia yang terdiri dari 17.502 pulau dan Indonesia memiliki garis pantai terpanjang kedua di dunia setelah Kanada yaitu 104.000,00 km. Salah satu pembangunan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi adalah pembangunan infrastruktur jalan. Jika suatu daerah memiliki akses jalan yang baik maka pertumbuhan ekonomi akan berlangsung lebih cepat. Untuk memaksimalkan potensi perikanan Indonesia bagian selatan pulau Jawa maka pemerintah membangun Jalur Lintas Selatan. Jalur Lintas Selatan ini dimulai dari Banten, Jawa Barat, D.I Yogyakarta, dan Jawa Timur. Jalur Lintas Selatan melewati wilayah wilayah pesisir pulau Jawa dan salah satunya adalah Desa Sidomulyo, Kecamatan Ngadirojo, Kabupaten Pacitan yang tentunya bermanfaat bagi masyarakat pesisir yang ada di daerah tersebut.

Tujuan penelitian ini adalah 1). Mengetahui manfaat pembangunan Jalur Lintas Selatan (JLS) di Desa Sidomulyo, Kecamatan Ngadirojo, Kabupaten Pacitan Jawa Timur terhadap masyarakat nelayan ; 2) Mengetahui manfaat pembangunan Jalur Lintas Selatan (JLS) di Desa Sidomulyo, Kecamatan Ngadirojo, Kabupaten Pacitan Jawa Timur terhadap pedagang ; 3) Mengetahui manfaat pembangunan Jalur Lintas Selatan (JLS) di Desa Sidomulyo, Kecamatan Ngadirojo, Kabupaten Pacitan Jawa Timur terhadap pembudidaya ; 4) Mengetahui manfaat pembangunan Jalur Lintas Selatan (JLS) di Desa Sidomulyo, Kecamatan Ngadirojo, Kabupaten Pacitan Jawa Timur terhadap wisatawan ; 5) Mengetahui respon dan harapan masyarakat dengan adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan (JLS) di Desa Sidomulyo, Kecamatan Ngadirojo, Kabupaten Pacitan Jawa Timur.

Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif kualitatif dan kuantitatif dengan teknik pengambilan data observasi, wawancara, kuisioner dan dokumentasi. Dari teknik pengambilan data tersebut akan diperoleh data primer dan data sekunder. Untuk menentukan sampel digunakan metode Stratified Sampling dan Linier Time Function. Stratified sampling digunakan untuk mengambil sampel dari populasi nelayan, pedagang, dan pembudidaya karena populasi yang ada berstrata berdasarkan matapencaharian sedangkan Linier Time Function digunakan untuk mengambil sampel dari wisatawan karena jumlah populasi yang tak terhingga. Analisis data yang digunakan adalah analisis kualitatif dan kuantitatif, analisis data kualitatif untuk mengetahui manfaat sosial pembangunan Jalur Lintas Selatan terhadap masyarakat pesisir dan respon saran, harapan masyarakat terhadap pembangunan Jalur Lintas Selatan sedangkan analisa kuantitatif untuk mengetahui manfaat ekonomi pembangunan Jalur Lintas Selatan terhadap masyarakat pesisir.

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan ; 1). Nelayan dibagi menjadi dua yaitu nelayan ikan pelagis dan nelayan udang lobster. Manfaat yang diterima oleh nelayan baik nelayan ikan pelagis dan udang lobster adalah adanya peningkatan pendapatan dan penurunan biaya transportasi dan Jalur Lintas Selatan menjadi faktor pendukung dalam hal



transportasi. Sedangkan dampak secara ekonomi adalah meningkatkan pendapatan sebesar Rp 340.000,00 untuk nelayan ikan pelagis dan sebesar Rp 250.000,00 untuk nelayan udang lobster. Selain itu juga menurunkan biaya transportasi sebesar Rp 5.000,00 untuk semua nelayan ; 2). Pedagang di Desa sidomulyo terbagi menjadi 3 kelompok yaitu pedagang ikan, pedagang kebutuhan sehari hari dan pedagang makanan. Manfaat dari adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan adalah adanya peningkatan pendapatan, meningkatnya harga ikan dan barang dagangan serta mempermudah dalam hal transportasi. Dampak secara ekonomi dari pembangunan Jalur Lintas selatan adalah peningkatan pendapatan sebesar Rp 100.000,00 untuk pedagang ikan, dan Rp 253.000,00 untuk pedagang makanan. Selain itu juga berdampak pada penurunan pengeluaran dalam hal transportasi sebesar Rp 100.000,00 untuk pedagang ikan, Rp 50.000,00 untuk pedagang kebutuhan sehari hari ; 3). Manfaat dan dampak Jalur Lintas selatan terhadap wisatawan adalah mempermudah akses transportasi dan efisiensi waktu 13 menit. Selain itu juga menurunkan biaya transportasi sebesar Rp 6.000,00 4).; Manfaat yang diperoleh bagi pembudidaya adalah mempermudah komunikasi dan akses transportasi. Dampak dari pembangunan Jalur Lintas Selatan adalah adanya pendapatan untuk setiap anggota kelompok sebesar Rp 16.560.977 dalam satu kali siklus budidaya ; Usaha pembuatan perahu fiber. Manfaat yang di peroleh adalah adanya penerimaan dan jalan menjadi pendukung utama serta dampaknya adalah keuntungan Rp 1.793.543,00/bulan dan dapat menampung 2 karyawan dengan upah Rp 1.500.000,00/bulan. Usaha sewa sepeda Air. Manfaat sama dengan pembuatan perahu fiber, dampak yang terjadi adalah keuntungan Rp 2.850.000,00/bulan dan menampung 1 karyawan dengan upah Rp 1.500.000,00/bulan

5). Respon dari masyarakat dengan adanya Jalur Lintas Selatan adalah positif, hal ini ditunjukkan dengan harapan harapan masyarakat yang sifatnya membangun diantaranya adalah pelebaran jalan menuju pelabuhan atau TPI karena kondisi jalan masih sempit, perbaikan dan penambahan fasilitas TPI karena kondisi TPI yang kurang tertata dan juga fasilitas yang ada masih minim, penyuluhan dan pelatihan kepada masyarakat nelayan karena tingkat Sumber Daya Manusia dan keterampilan mereka masih rendah, bantuan berupa alat alat penangkapan kerena peralatan yang digunakan masih tergolong tradisional dan juga pengelolaan dan penambahan fasilitas pariwisata karena pariwisata pantai Anakan, pantai Soge, dan pantai Puring belum dikelola dengan baik dan fasilitasnya masih sangat kurang.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah disimpulkan di atas maka saran yang dapat penulis sampaikan adalah sebagai berikut : 1). Dari pihak pihak terkait (Dinas Kelautan dan Perikanan) mengadakan program program keterampilan untuk nelayan sebagai upaya untuk meningkatkan skil nelayan sehingga potensi perikanan tangkap yang ada bisa dimanfaatkan secara maksimal ; 2). Diharapkan kepada pemerintahan Desa Sidomulyo mengelola potensi pariwisata yang ada seperti penataan tata ruang, pembuatan tempat parker, dan penambahan fasilitas wisata karena potensi pariwisatanya seperti pantai Anakan, pantai Puring, dan pantai Soge sangat menjanjikan, hal ini didukung dengan adanya Jalur Lintas Selatan yang beberapa tahun ke depan akan menjadi jalur utama pulau Jawa ; 3). Kepada POLANTAS diharapkan menambah rambu rambu lalu lintas untuk meminimalkan terjadinya kecelakaan kecelakan karena kondisi jalan yang semakin ramai ; 4). Untuk mengantisipasi tindak kriminalitas yang akhir akhir ini terjadi pihak keamanan diharapkan mengisi semua pos pos keamanan yang ada karena selama ini hanya beberapa pos saja yang berfungsi dengan baik.



PERNYATAAN ORISINALITAS

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam laporan Skripsi yang saya tulis ini benar benar hasil karya saya sendie, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain kecuali yang tertulis dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan laporan Praktek Kerja Lapang ini hasil penjiplakan (plagiasi) maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut, sesuai hukum yang berlaku di Indonesia.

Malang 27 Juni 2014

Mahasiswa

EDI SUTRISNO

NIM. 105080413111003



KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur ke hadirat Allah SWT, atas limpahan rahmat dan hidayah-MU penulis dapat menyajikan laporan Skripsi yang berjudul "MANFAAT PEMBANGUNAN JALUR LINTAS SELATAN DI DESA TEMAJI, KECAMATAN JENU, KABUPATEN TUBAN, JAWA TIMUR".

Tidak lupa penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Ibu Dr Ir Pudji Purwanti MP selaku dosen pembimbing 1 dan ibu Erlinda Indrayani S.Pi M.Si selaku pembimbing 2. Sangat disadari bahwa dengan keterbatasan dan kekurangan yang dimiliki penulis dan walaupun telah dikerahkannya segala kemampuan untuk lebih teliti, tetapi masih dirasakan banyak kekurangan. Oleh karena itu penulis mengharapkan saran yang membangun agar tulisan ini bermanfaat bagi yang membutuhkan.

Malang, 27 Juni 2014

Penulis



UCAPAN TERIMAKASIH

Dalam penelitian ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih yang sebesar besarnya kepada

1. Ibu Dr Ir Pudji Purwanti MP dan Erlinda Indrayani S.Pi M.Si selaku dosen pembimbing yang telah memberikan masukan, bimbingan, kritik, doa, dan arahnya selama pembuatan laporan skripsi ini sehingga selesai tepat pada waktunya.
2. Ibu Harsuko Riniwati MP dan Zainal Abidin S.Pi. MP. MBA selaku dosen penguji atas masukan dan bimbingan yang telah diberikan..
3. Kedua orang tua yang bmendukung dan mendoakan sehingga penyusun dapat menyelesaikan laporan ini.
4. Masyarakat pesisir di Desa Sidomulyo yang telah memberikan informasi informasi yang telah diberikan dalam penyusunan laporan skripsi ini.
5. Teman teman dan semua pihak yang telah memotivasi dan membantu dalam penyusunan laporan skripsi ini.

Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam penyusunan penelitian ini, karena itu dalam kesempatan kali ini penulis mengharapkan kritik dan saran dari para pembaca. semoga tulisan ini dapat bermanfaat bagi pembaca. Terima kasih.

Malang 27 juni 2014

Penulis



DAFTAR ISI

Halaman

JUDUL

HALAMAN JUDUL

LEMBAR PENGESAHAN

RINGKASAN

PERNYATAAN ORISINALITAS

KATA PENGANTAR

UCAPAN TERIMAKASIH

DAFTAR ISI

DAFTAR TABEL

DAFTAR GAMBAR

DAFTAR LAMPIRAN

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

1.2. Rumusan Masalah

1.3 Tujuan

1.4 Kegunaan

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Penelitian Terdahulu

2.2. Pengertian pembangunan

2.3. Pembangunan Dan pertumbuhan Ekonomi

2.4. Faktor Faktor Pertumbuhan Ekonomi

2.5. Pembangunan Infrastruktur jalan

2.6. Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi

2.7. Pembangunan Jalur Lintas selatan

2.8. Masyarakat Pesisir

2.9. Manfaat Dan Dampak

2.10. Kerangka pemikiran

3. METODE PENELITIAN

3.1. Tempat Dan Waktu Praktek Penelitian

3.2 Metode Pengumpulan Data

3.3. Teknik Pengumpulan data

3.3.1 Observasi

3.3.2 Kuisisioner dan Wawancara

3.3.3 Dokumentasi

3.4. Jenis dan Sumber data

3.4.1. Jenis data

i

ii

iii

v

vi

vii

viii

x

xi

xiii

1

5

6

6

7

8

10

14

17

23

25

28

37

37

41

41

42

42

42

43

43

43



3.4.2. Sumber Data	44
3.5. Metode Pengumpulan Sampel	45
3.5.1. Populasi	45
3.5.2. Metode Pengambilan Sampel	46
3.6. Metode Analisa Data	49
3.6.1. Analisa Data Kualitatif	49
3.6.2. Analisa Data Kuantitatif	51
4. KEADAAN UMUM LOKASI PENELITIAN	
4.1. Letak geografis Dan Keadaan Topografi	54
4.2. Keadaan Penduduk	55
4.2.1. Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin	55
4.2.2. Penduduk Berdasarkan Tingkat Usia	56
4.2.3. Penduduk Berdasarkan Tingkat Pendidikan	57
4.2.4. Penduduk Berdasarkan Mata pencaharian	58
4.2.5. Penduduk Berdasarkan Agama	59
4.2.6. Penduduk Berdasarkan Tingkat perekonomian	59
3.3. Potensi perikanan desa Sidomulyo	61
5. HASIL DAN PEMBAHASAN	
5.1. Pembangunan Infrastruktur jalur Lintas Selatan	63
5.2. Karakteristik Responden	64
5.2.1. Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat pendidikan	64
5.2.2. Karakteristik Responden berdasarkan Usia	65
5.2.3. Karakteristik responden Berdasarkan Agama	66
5.3. Manfaat Pembangunan Jalur Lintas selatan Terhadap Nelayan	67
5.3.1. Masyarakat Nelayan Di desa Sidomulyo	67
5.3.2. Nelayan Ikan pelagis	69
5.3.3. Nelayan Udang Lobster	73
5.4. Manfaat Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Pedagang	77
5.4.1. Pedagang Di Desa Sidomulyo	77
5.4.2. Pedagang Ikan	78
5.4.3. Pedagang Kebutuhan Sehari Hari	83
5.4.4. Pedagang Makanan	85
5.5. Manfaat Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Wisatawan	92
5.6. Usaha Usaha Yang Muncul Setelah Adanya JLS	95
5.6.1. Budidaya Udang Vanamei	95
5.6.2. Usaha Pembuatan Perahy Fiber	99
5.6.3. Usaha Sepeda Air Bebek	102
5.7. Pertumbuhan dan Kesejahteraan Masyarakat Di Desa Sidomulyo	104
5.8. Respon Saran, Harapan Masyarakat Terhadap Pembangunan JLS	109
6. KESIMPULAN DAN SARAN	
6.1. Kesimpulan	112
6.2. Saran	114
DAFTAR PUSTAKA	116
LAMPIRAN	121



DAFTAR TABEL

TABEL	Halaman
1. Panjang Jaringan Jalan Di Indonesia	21
2. Populasi Masyarakat Pesisir.....	46
3. Jumlah Populasi Dan Sampel.....	47
4. Jenis Ikian Dan Produksi Desa Sidomulyo Tahun 2013.....	62
5. Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan.....	65
6. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia.....	76
7. Karakteristik Responden Berdsasarkan Agama.....	67
8. Perhitungan Nilai Manfaat Untuk Nelayan Ikan Pelagis	69
9. Perhitungan Nilai Manfaat Untuk Nelayan Udang Lobster	73
10. Matriks Manfaat Dan Dampak Adanya Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Masyarakat Nelayan Di Desa Sidomulyo.....	76
11. Perhitungan Nilai Manfaat Untuk Pedagang Ikan.....	80
12. Harga Barang Dagangan.....	87
13. Perhitungan Nilai Manfaat Untuk Pedagang Makanan.....	87
14. Matriks Manfaat Dan Dampak Adanya Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Pedagang Di Desa Sidomulyo.....	91
15. Manfaat Ekonomi Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Wisatawan	94
16. Matriks Manfaat Dan Dampak Adanya Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Wisatawan Di Desa Sidomulyo.....	95
17. Perhitungan Nilai Manfaat Untuk Pembudidaya.....	97
18. Perhitungan Nilai Manfaat Untuk Usaha Pembuatan Kapal Fiber.....	100
19 Perhitungan Nilai Manfaat Untuk Usaha Sepeda Air Bebek.....	102
20 Matriks Manfaat Dan Dampak Adanya Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Usaha Usaha Baru	104



DAFTAR GAMBAR

GAMBAR

Halaman

1. Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Tahun 2005-2012 (dalam persen).....	13
2. Infrastruktur Fisik, Sosial, Ekonomi, Dan Lingkungan	19
3. Perbandingan Luas Wilayah, Penduduk, dan Infrastruktur.....	20
4. Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi.....	23
5. Kerangka Berfikir Penelitian	40
6. Persentase Penduduk Desa Sidomulyo Berdasarkan Jenis Kelamin.....	55
7. Persentase Penduduk Desa Sidomulyo Berdasarkan Usia.....	56
8. Persentase Penduduk Desa Sidomulyo Berdasarkan Tingkat Pendidikan	57
9. Persentase Penduduk Desa Sidomulyo Berdasarkan Matapencaharian.....	58
10. Persentase Penduduk Desa Sidomulyo Berdasarkan Agama.....	59
11. Persentase Penduduk Desa Sidomulyo Berdasarkan Tingkat Perekonomian.....	60
12. Jembatan Soge.....	64
13. Jalur Lintas selatan.....	64
14. Pelabuhan Tawang.....	69
15. Wawancara dan Kuisisioner.....	69
16. Saluran pemasaran Ikan.....	78
17. TPI Tawang.....	79
18. Kondisi TPI Tawang.....	79
19. Pengisian kuisisioner.....	80
20. Pengiriman Ikan.....	80
21. Toko kebutuhan sehari hari.....	84



BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pembangunan bisa diartikan sebagai suatu proses yaitu proses pertumbuhan artinya dengan adanya pembangunan ini diharapkan sosial, ekonomi, budaya dan aspek yang lainnya bisa terus tumbuh dan berkembang. Pembangunan juga diartikan sebagai proses perubahan, perubahan yang dimaksud adalah perubahan menuju ke arah yang lebih baik. Pembangunan tidak dilakukan secara serta merta tetapi perlu adanya suatu rencana yang matang dan dilakukan secara bertahap karena tujuan pembangunan yang dilakukan adalah bisa berlangsung terus menerus atau kontinyu. Orientasi dari suatu pembangunan adalah pertumbuhan dan perubahan yang lebih baik dari keadaan sebelumnya serta mencakup seluruh aspek kehidupan seperti aspek ekonomi, sosial, budaya, dan lain lain (Efendi 2004 dalam Deviyanti 2013).

Sedangkan menurut Hanafri (2009) pembangunan didefinisikan sebagai suatu proses perubahan dimana perubahan itu berlangsung terus menerus dari kondisi kurang baik menjadi lebih baik sehingga terjadi keseimbangan lingkungan baru sedangkan misi pembangunan dalam Undang-Undang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJP) tahun 2005 - 2025, yaitu :1). mewujudkan masyarakat berakhlak mulia, bermoral, beretika dan beradab berdasarkan falsafah Pancasila, 2). mewujudkan bangsa yang berdaya saing, 3). mewujudkan masyarakat demokratis berlandaskan hukum, 4). mewujudkan Indonesia aman, damai dan bersatu, 5). mewujudkan pemerataan pembangunan dan berkeadilan, 6). mewujudkan Indonesia asri dan lestari, 7). mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang



mandiri, maju, kuat dan berbasiskan kepentingan nasional dan 8). mewujudkan Indonesia berperan penting dalam pergaulan dunia internasional.

Pembangunan di sektor perikanan adalah pembangunan yang dinilai paling menjanjikan jika pembangunan yang dilakukan bisa berhasil dengan maksimal. Hal ini didukung dari fakta bahwa Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri dari 17.502 pulau. Sepertiga luas Indonesia terdiri dari wilayah lautan yang didalamnya terdapat beragam spesies hayati sehingga Indonesia memiliki sumberdaya perikanan yang sangat melimpah. Selain itu Indonesia juga memiliki garis pantai terpanjang kedua di dunia setelah Kanada yaitu sepanjang 104.000,00 km (Bakorsutanal, (2006) dalam Kementrian Kelautan dan Perikanan, 2011). Wilayah pesisir dan lautan merupakan sumber penghidupan penduduk Indonesia, kedua wilayah ini diperkirakan akan menjadi tumpuan Indonesia di masa yang akan datang. Wilayah pesisir merupakan suatu daerah pertemuan antara daratan dan lautan, batas wilayah pesisir menuju laut adalah semua wilayah yang masih dipengaruhi oleh kegiatan alami di daratan sedangkan jika menuju ke daratan wilayah pesisir mencakup wilayah daratan yang masih dipengaruhi oleh sifat - sifat laut seperti pasang surut dan perembesan air laut (Cristanto, 2010).

Salah satu kebijakan pemerintah (kebijakan publik) untuk memaksimalkan potensi sumberdaya wilayah selatan Jawa Timur adalah pembangunan infrastruktur dan salah satunya adalah Jalur Lintas Selatan (JLS), karena mengingat pembangunan infrastruktur sangat vital perannya dalam pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Ketersediaan infrastuktur memberikan pengaruh positif karena infrastruktur yang memadai dapat meningkatkan produktivitas suatu wilayah. Selain meningkatkan pertumbuhan ekonomi infrastruktur juga akan mempengaruhi



kebudayaan dan sosial masyarakat (Joyo Winoto dan Hermanto Siregar, 2006 dalam Sudaryadi 2007).

Desa Sidomulyo Kecamatan Ngadirojo Kabupaten Pacitan merupakan salah satu desa yang dilewati Jalur Lintas Selatan. Meskipun pertanian masih menjadi unggulan tetapi sektor perikanan juga sangat menjanjikan terutama di Dusun Tawang Wetan dan Tawang Kulon, sektor perikanan yang menjadi andalan yaitu penangkapan dan pariwisata pantai. Desa Sidomulyo juga disebut desa nelayan karena merupakan satu satunya desa dari 12 desa yang ada di Kecamatan Ngadirojo yang sebagian masyarakat nya berprofesi sebagai nelayan. Desa Sidomulyo juga mempunyai pariwisata yang akhir akhir ini menjadi tujuan wisatawan luar daerah yaitu Pantai Anakan, Soge, dan Puring. Selain itu keberadaan Tempat Pelelangan Ikan (TPI) Tawang semakin menggambarkan bahwa Desa Sidomulyo sektor perikanan nya cukup potensial.

Masyarakat pesisir adalah sekumpulan masyarakat yang hidup bersama sama mendiami wilayah pesisir membentuk dan memiliki kebudayaan yang khas yang terkait dengan ketergantungannya pada pemanfaatan sumberdaya pesisir (Satria, 2004). Tentu masyarakat pesisir tidak saja nelayan, melainkan juga pembudidaya ikan, pengolah ikan bahkan pedagang ikan. Berik

Sedangkan menurut Kusnadi, (2003) masyarakat nelayan merupakan kelompok masyarakat yang relatif tertinggal secara ekonomi, sosial (khususnya dalam hal akses pendidikan dan layanan kesehatan), dan kultural dibandingkan dengan kelompok masyarakat lain. Kondisi masyarakat pesisir atau masyarakat nelayan diberbagai kawasan pada umumnya ditandai oleh adanya beberapa ciri, seperti kemiskinan, keterbelakangan sosial-budaya, rendahnya sumber daya manusia (SDM) karena sebagian besar penduduknya hanya lulus sekolah dasar



atau belum tamat sekolah dasar, dan lemahnya fungsi dari keberadaan kelompok usaha.

Dengan demikian kebijakan pembangunan jalan Jalur Lintas Selatan Jawa Timur adalah strategi pembangunan yang dilakukan pemerintah Provinsi Jawa Timur guna mendorong kinerja perekonomian daerah di dalamnya adalah kesejahteraan masyarakat pesisir di Desa Sidomulyo. Menurut Ustriyana (2012) indikator kesejahteraan masyarakat pesisir yaitu mempertimbangkan seluruh penerimaan (revenue) dan seluruh pengeluaran (expenditure), keluarga. Pendapatan yang dimaksud adalah semua penerimaan yang diterima dari semua aktifitas oleh masyarakat sedangkan pengeluaran seperti konsumsi masyarakat sehari hari dan biaya biaya yang dikeluarkan. Sedangkan seberapa besar manfaat dan dampak yang ditimbulkan dari kebijakan tersebut, inilah yang perlu dianalisis lebih lanjut sebagai satu kajian.

Pembangunan infrastruktur jalan terutama Jalur Lintas Selatan (JLS) ini sangat penting dan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi suatu daerah seperti penelitian yang telah dilakukan oleh Sudaryadi (2007) tentang Dampak Pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan Terhadap Output Sektor Produksi Dan Pendapatan Rumah Tangga Jawa Tengah menunjukkan bahwa :

- 1) Pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan Jawa Tengah memberikan dampak peningkatan output yang relatif lebih besar nilainya pada sektor produksi : (1) Pertambangan, industri pengolahan kecuali makanan, listrik, gas dan air minum. (2) Pertanian tanaman pangan, peternakan, perikanan, industri makanan.
- 2) Pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan Jawa Tengah akan memberikan dampak peningkatan pendapatan yang relatif lebih besar pada : (1) rumah tangga pengusaha tani. (2) rumah tangga golongan atas perkotaan.



3) Dampak ekonomi pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan Jawa Tengah lebih banyak dinikmati oleh kelompok rumah tangga menengah ke atas dan kelompok rumah tangga perkotaan.

Penelitian tersebut dilakukan di daerah Jalur Lintas Selatan Jawa Tengah dengan sasaran output sektor produksi dan pendapatan rumah tangga secara menyeluruh dan meliputi berbagai sektor. Hasil penelitian tersebut hanya bisa dilihat secara garis besar saja bukan secara spesifik. Penelitian tentang pengaruh Jalur Lintas Selatan disektor perikanan belum dilakukan khususnya di kabupaten Pacitan Jawa Timur. Hal ini dikarenakan pembukaan akses Jalur Lintas Selatan (JLS) ini belum selesai sepenuhnya dan baru dibuka dua tahun terakhir ini. Untuk mengetahui manfaat pembangunan Jalur Lintas Selatan (JLS) di Kabupaten Pacitan Jawa Timur terhadap perekonomian masyarakat pesisir maka penelitian ini dilakukan. Masyarakat pesisir yang dimaksud dalam penelitian ini meliputi nelayan, pedagang, wisatawan, dan usaha usaha baru yang muncul setelah adanya Jalur Lintas Selatan.

Berangkat dari latar belakang diatas maka judul skripsi yang dijadikan studi penelitian adalah **“Manfaat Pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan (JLS) Terhadap Masyarakat Pesisir Di Desa Sidomulyo Kecamatan Ngadirojo Kabupaten Pacitan – Jawa Timur”**.

1.2. Rumusan Masalah

Rumusan masalah dari penelitian tentang “Manfaat Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Masyarakat Pesisir Di Desa Sidomulyo Kecamatan Ngadirojo Kabupaten Pacitan – Jawa Timur” adalah :



- 1) Apa manfaat pembangunan Jalur Lintas Selatan di Desa Sidomulyo, Kecamatan Ngadirojo, Kabupaten Pacitan Jawa Timur terhadap masyarakat nelayan, pedagang, dan wisatawan?
- 2) Apakah usaha usaha baru yang muncul setelah adanya Jalur Lintas Selatan?
- 3) Bagaimana pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat pesisir dengan adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan?
- 4) Bagaimana respon dan harapan masyarakat dengan adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan di Desa Sidomulyo, Kecamatan Ngadirojo, Kabupaten Pacitan Jawa Timur?

1.3. Tujuan

Tujuan dari penelitian tentang “Manfaat Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Masyarakat Pesisir Di Desa Sidomulyo Kecamatan Ngadirojo Kabupaten Pacitan – Jawa Timur” adalah :

- 1) Mengetahui manfaat pembangunan Jalur Lintas Selatan di Desa Sidomulyo, Kecamatan Ngadirojo, Kabupaten Pacitan Jawa Timur terhadap masyarakat nelayan, pedagang, dan wisatawan.
- 2) Mengetahui usaha usaha baru yang muncul setelah adanya Jalur Lintas Selatan.
- 3) Mengetahui pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat pesisir dengan adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan
- 4) Mengetahui respon dan harapan masyarakat dengan adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan di Desa Sidomulyo, Kecamatan Ngadirojo, Kabupaten Pacitan Jawa Timur



1.4. Kegunaan

Kegunaan dari penelitian ini adalah :

- a. Masyarakat Desa Sidomulyo : mengetahui manfaat Jalur Lintas Selatan.
- b. Akademisi Dapat digunakan sebagai bahan keilmuan dan penelitian selanjutnya
- c. Pemerintah : Sebagai bahan pertimbangan dalam rangka pengambilan kebijakan dibidang infrastruktur untuk kesejahteraan masyarakat.



BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Penelitian Terdahulu

Permadi (2012) dalam penelitiannya yang berjudul Pengaruh Investasi Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Wilayah Di Kabupaten Pesisir Selatan Propinsi Sumatera Barat menyatakan bahwa infrastruktur jalan memberikan kontribusi positif bagi pertumbuhan ekonomi wilayah. Dari penelitian ini juga diketahui bahwa infrastruktur jalan berkontribusi positif pada delapan macam indikator pertumbuhan ekonomi, yaitu: (a) Jasa, (b) Transportasi dan Komunikasi, (c) Industri Pengolahan, (d) Pertambangan dan Penggalian, (e) Konstruksi/Bangunan, (f) Pertanian, Peternakan, Kehutanan, dan Perikanan, (g) Listrik, Gas, dan Air Bersih, serta (h) Perdagangan, Hotel, dan Restoran. Walaupun demikian, kontribusi infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi tidak terlepas dari adanya infrastruktur pekerjaan umum yang lain.

Sudaryadi (2007) dalam penelitiannya yang berjudul Dampak Pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan Terhadap Output Sektor Produksi Dan Pendapatan Rumah Tangga Jawa Tengah (Simulasi Snsse Jawa Tengah 2004) juga menegaskan bahwa Pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan Jawa Tengah akan memberikan dampak peningkatan output yang relatif lebih besar nilainya pada sektor produksi : (1) Pertambangan, industri pengolahan kecuali makanan, listrik, gas dan air minum. (2) Pertanian tanaman pangan, peternakan, perikanan, industri makanan dan pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan Jawa Tengah juga akan memberikan dampak peningkatan pendapatan yang relatif lebih besar pada : (1) rumah tangga pengusaha tani. (2) rumah tangga golongan atas perkotaan.



Hapsari (2013) semakin mempertegas bahwa pembangunan Infrastruktur jalan sangat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi. Dalam penelitiannya yang berjudul Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia menyatakan bahwa infrastruktur Jalan memberikan pengaruh yang sangat signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Hal ini bias dilihat apabila panjang jalan naik sebesar 1 persen maka pertumbuhan ekonomi akan naik sebesar 0,176395 persen, dengan dilaksanakan desentralisasi jalan maka pemerintah daerah memiliki kewenangan yang lebih luas untuk membangun jalan dan memperbaiki jalan yang rusak disuatu daerah. Sehingga jalan memiliki kontribusi yang positif terhadap proses pembentukan kualitas dan kuantitas yang berdampak pada peningkatan pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

2.2. Pengertian Pembangunan

Pembangunan bisa diartikan sebagai suatu proses yaitu proses pertumbuhan artinya dengan adanya pembangunan ini diharapkan sosial ,ekonomi, budaya dan aspek yang lainya bisa terus tumbuh dan berkembang. Pembangunan juga diartikan sebagai proses perubahan, perubahan yang dimaksud adalah perubahan menuju ke arah yang lebih baik. Pembangunan tidak dilakukan secara serta merta tetapi perlu adanya suatu rencana yang matang dan dilakukan secara bertahap karena tujuan pembangunan yang dilakukan adalah bisa berlangsung terus menerus atau kontinyu. Orientasi dari suatu pembangunan adalah pertumbuhan dan perubahan yang lebih baik dari keadaan sebelumnya serta mencakup seluruh aspek kehidupan seperti aspek ekonomi, sosial, budaya, dan lain lain (Bintoro 2013).

Sedangkan menurut Hanafri (2009) pembangunan didefinisikan sebagai suatu proses perubahan dimana perubahan itu berlangsung terus menerus dari



kondisi kurang baik menjadi lebih baik sehingga terjadi keseimbangan lingkungan baru. Sedangkan misi pembangunan dalam Undang-Undang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJP) tahun 2005 - 2025, yaitu

- 1) Mewujudkan masyarakat berakhlak mulia, bermoral, beretika dan beradab berdasarkan falsafah Pancasila,
- 2) Mewujudkan bangsa yang berdaya saing,
- 3) Mewujudkan masyarakat demokratis berlandaskan hukum,
- 4) Mewujudkan Indonesia aman, damai dan bersatu,
- 5) Mewujudkan pemerataan pembangunan dan berkeadilan,
- 6) Mewujudkan Indonesia asri dan lestari,
- 7) Mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat dan berbasiskan kepentingan nasional dan
- 8) Mewujudkan Indonesia berperan penting dalam pergaulan dunia internasional.

Berdasarkan GBHN 2000 dan RPJP itulah, implementasi program pemerintah perlu didukung khususnya dengan cara memperkuat tatanan modal sosial di dalam masyarakat nelayan sehingga akan mempercepat laju pembangunan.

Pada hakikatnya pembangunan adalah mengubah keseimbangan baru yang dianggap lebih baik untuk kehidupan manusia. Pembangunan dilakukan secara berkelanjutan dan sesuai dengan kemampuan dengan memanfaatkan ilmu pengetahuan dan teknologi yang ada tetapi masih mempertimbangkan permasalahan yang terjadi karena pembangunan dilakukan untuk menyelesaikan masalah masalah dikalangan masyarakat. Masyarakat sebagai subyek dan obyek suatu pembangunan harus berpartisipasi aktif guna mendukung keberhasilan suatu pembangunan (Feri, 2008).



Di era globalisasi suatu proses pembangunan bisa dijadikan sebagai suatu ukuran untuk menilai sejauh mana nilai-nilai dasar masyarakat yang terlibat dalam proses pembangunan bisa memenuhi kebutuhan hidup dan mengatasi berbagai masalah masalah yang terjadi dari dinamika masyarakatnya. Fenomena inilah yang dijadikan dasar untuk mengkaji lebih jauh tentang bagaimana peranan teori modernisasi dan teori dependensi dalam melakukan pendekatan terhadap proses pembangunan yang terjadi di Indonesia (Moeis 2009).

2.3. Pembangunan Dan Pertumbuhan Ekonomi

Pembangunan ekonomi pada saat ini merupakan salah satu syarat mutlak apabila suatu wilayah ingin mengalami pertumbuhan ekonomi. Suatu wilayah dikatakan sejahtera apabila dilihat dari pertumbuhannya ekonominya mengalami peningkatan yang signifikan dibandingkan dengan wilayah yang lain. Pertumbuhan ekonomi yang tinggi biasanya diikuti dengan terjadinya pemerataan pendapatan pada masyarakatnya sehingga pertumbuhan ekonomi suatu wilayah menjadi sangat penting bagi terciptanya kemakmuran suatu wilayah. Salah satu cara untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi adalah dengan bekerjasamanya pihak swasta dan pemerintah dalam bentuk investasi. Investasi pada suatu wilayah juga harus disesuaikan dengan kebutuhan dan potensi pada wilayah tersebut sehingga nantinya investasi akan memacu pertumbuhan ekonomi wilayah tersebut dan bukan sebaliknya (Wicaksono, 2013).

Pembangunan ekonomi pada hakikatnya bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat maka diperlukan pertumbuhan ekonomi yang meningkat dan distribusi pendapatan yang lebih merata. Masalah pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah tergantung pada



banyak faktor seperti salah satunya adalah kebijakan pemerintah itu sendiri (Masli, 2012).

Menurut Todaro dan Smith (2006) dalam Sari (2011), pertumbuhan ekonomi merupakan suatu proses peningkatan kapasitas produktif dalam suatu perekonomian secara terus-menerus atau berkesinambungan sepanjang waktu sehingga menghasilkan tingkat pendapatan dan output nasional yang semakin lama semakin besar. Tiga komponen pertumbuhan ekonomi yang penting bagi setiap masyarakat adalah:

- 1) Akumulasi modal, dimana akumulasi modal termasuk di dalamnya semua investasi baru dalam tanah, peralatan fisik dan sumberdaya manusia melalui perbaikan di bidang kesehatan, pendidikan dan keterampilan keja
- 2) Pertumbuhan jumlah penduduk yang pada akhirnya menyebabkan pertumbuhan angkatan kerja
- 3) Kemajuan teknologi yang secara luas diartikan sebagai cara baru dalam menyelesaikan pekerjaan.

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu tujuan penting dari kebijakan ekonomi makro yang akan mampu memberi kesejahteraan masyarakat. Salah satu ukuran kesejahteraan masyarakat yaitu tingkat pendapatan perkapita. Berdasar data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 1981-1996, pertumbuhan ekonomi Indonesia pada tahun 1996 menunjukkan nilai yang cukup tinggi tetapi pada tahun 1997 mengalami penurunan karena perekonomian Indonesia pada tahun tersebut sedang dilanda krisis ekonomi, bahkan pada tahun 1998 pertumbuhan ekonomi Indonesia negatif (Nugrahani, 2011).

Terdapat dua aliran mengenai pertumbuhan ekonomi apabila ditinjau dari produksi yaitu menurut teori neo klasik dan teori modern. Menurut teori neo



klasik, faktor-faktor produksi yang dianggap sangat berpengaruh terhadap pertumbuhan output adalah jumlah tenaga kerja dan modal kapital atau modal dapat berbentuk finance atau barang modal. Menurut teori neo klasik, peranan teknologi terhadap pertumbuhan output tidak begitu jelas, meskipun tahun 1950-an dan 1960-an telah ada pembahasan mengenai dampak positif teknologi. Teori neo klasik lebih memperhatikan efek positif akumulasi investasi terhadap pertumbuhan ekonomi.

Sedangkan menurut teori modern, faktor-faktor produksi dianggap sama penting, tidak hanya tenaga kerja dan modal, tetapi juga perubahan teknologi, bahan baku dan material. Selain itu faktor-faktor lain yang ikut mempengaruhi pertumbuhan ekonomi adalah ketersediaan dan kondisi infrastruktur, hukum, serta peraturan, stabilitas politik dan lain sebagainya (Tambunan, (2001) dalam Nugrahani, 2011).

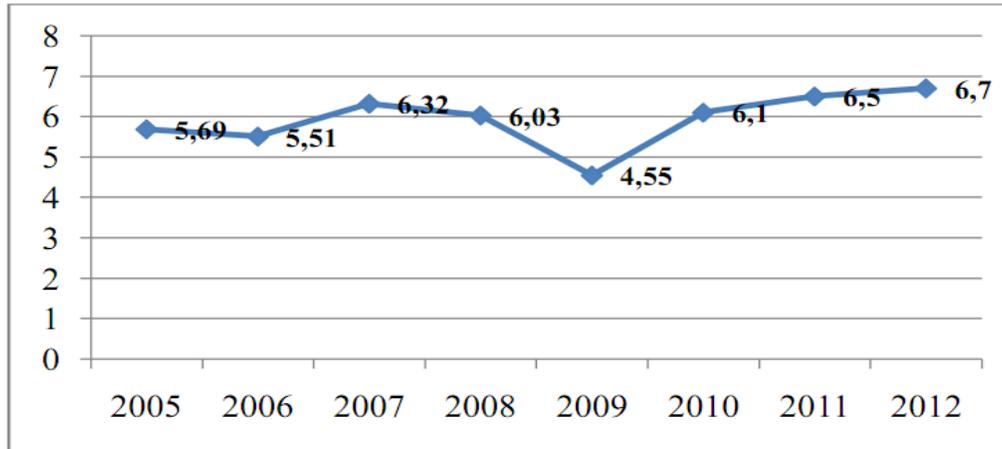
Pembangunan ekonomi dan pertumbuhan ekonomi keduanya merupakan fenomena ekonomi yang saling berhubungan. Sampai dengan Tahun 1960, teori pembangunan ekonomi diperlakukan sebagai perluasan dari teori ekonomi konvensional dan untuk itu pembangunan dapat dikatakan hampir sama dengan pertumbuhan (Reungsri, (2010) dalam Sari 2011)

Tingkat pertumbuhan ekonomi suatu daerah dapat ditentukan oleh dua faktor yaitu faktor lokal dan eksternal. Faktor lokal meliputi: ketersediaan sumber daya alam, kualitas sumber daya manusia, kemampuan teknologi, permodalan dan kewirausahaan. Sedangkan faktor eksternal diantaranya: perkembangan situasi perekonomian nasional maupun internasional, dan berbagai kebijakan Pemerintah baik yang berkaitan dengan sektor riil maupun moneter (Ghufron 2008).

Pertumbuhan ekonomi Indonesia mengalami pasang surut dari tahun ke tahun seperti yang terlihat pada Gambar 1.



Gambar 1: Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Tahun 2005-2012 (dalam persen)



Sumber : BPS Statistik 2012

Berdasarkan Gambar 1 dapat diketahui bahwa pertumbuhan perekonomian Indonesia dalam kurun waktu 2005 hingga 2012 cenderung mengalami peningkatan walaupun pada tahun 2009 perekonomian Indonesia mengalami penurunan akibat terjadinya krisis global. Pada saat krisis global perekonomian Indonesia mengalami penurunan dikarenakan terjadinya

- 1) Kinerja neraca pembayaran yang menurun,
- 2) Tekanan kepada nilai tukar rupiah,
- 3) Dorongan pada laju inflasi (Sekertariat Negara Republik Indonesia,2010).

Dalam hal ini Bank Indonesia mengambil beberapa kebijakan untuk menjaga stabilitas makro ekonomi melalui kebijakan stimulus moneter dan fiskal. Kebijakan ini membuat efek yang baik bagi perekonomian dengan menguatkan daya tahan perekonomian domestik (Sekertariat Negara Republik Indonesia). Perekonomian Indonesia secara umum tahun 2009 mampu melewati tantangan krisis global



meskipun pertumbuhannya lebih rendah dari tahun 2008. Perekonomian Indonesia tahun 2009 mencapai 4,5% tertinggi di dunia setelah China dan India.

Mulai awal 2010 pertumbuhan ekonomi Indonesia meningkat menjadi 6,10% hal ini dikarenakan masyarakat sudah mulai bangkit dari krisis global tahun sebelumnya.

Berturut-turut pertumbuhan ekonomi Indonesia semakin meningkat dari tahun 2011 hingga 2012 yaitu sebesar 6,5 menjadi 6,7% dan kondisi tersebut merupakan pertumbuhan ekonomi terbaik se-Asia Tenggara (Wicaksono, 2013).

2.4. Faktor Faktor Pertumbuhan Ekonomi

Menurut Tambunan (2001) dalam Nugrahani (2011) pertumbuhan ekonomi dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu:

1) Faktor Internal

Lambatnya proses pemulihan ekonomi nasional lebih disebabkan kondisi politik, sosial, dan keamanan di dalam negeri. Pemulihan ekonomi Indonesia berjalan lambat karena proses perbaikan ekonomi nasional tidak disertai kestabilan politik dan keamanan yang memadai, penyelesaian konflik sosial, serta kepastian hukum

2) Faktor Eksternal

Kondisi perdagangan dan perekonomian regional atau perekonomian dunia merupakan faktor eksternal yang sangat penting untuk mendukung pemulihan ekonomi Indonesia. Kondisi ini sangat berpengaruh terhadap prospek pertumbuhan ekspor dan investasi asing dalam negeri.

Pertumbuhan penduduk dan angkatan kerja, secara tradisional dianggap sebagai sebagai faktor positif dalam merangsang pertumbuhan ekonomi. Jumlah tenaga kerja yang lebih besar berarti akan menambah jumlah tenaga kerja produktif,



walaupun hal ini tergantung kepada kemampuan sistem perekonomian untuk menyerap dan memekerjakan secara produktif tambahan tenaga kerja tersebut.

Selanjutnya, pertumbuhan penduduk yang besar berarti menambah ukuran pasar domestik menjadi lebih besar (Wahyuni, 2009).

Stern (1991) dalam Sari (2011) mengemukakan adanya postulat penting bahwa terdapat tiga faktor standar yang memengaruhi pertumbuhan ekonomi. Faktor-faktor tersebut adalah manajemen organisasi, alokasi sumberdaya dan infrastruktur.

1. Manajemen Organisasi

Organisasi yang diatur dengan baik, menurut Stern dapat meningkatkan output melalui minimalisasi pemborosan sumberdaya dan perbaikan efisiensi, sedangkan manajemen yang buruk dapat menyebabkan terjadinya penurunan produktifitas. Sebagai contoh selama tahun 1960 hingga 1970, India berhasil meningkatkan tingkat tabungannya, namun karena adanya manajemen yang buruk, kondisi ini gagal meningkatkan pertumbuhan ekonominya (Ahluwalia 1985 dalam Sari 2011).

2. Alokasi Sumberdaya

Faktor kedua yang dapat memengaruhi pertumbuhan menurut Stern adalah alokasi sumberdaya. Stern menemukan bahwa pengaturan alokasi sumberdaya oleh institusi di negara-negara berkembang sangat bervariasi.

Hal ini menyebabkan terjadinya distorsi ekonomi yang menyebabkan distribusi sumberdaya menjadi optimal. Distribusi sumberdaya yang optimal ini mengakibatkan tumbuhnya perekonomian dan berdampak pada pemerataan sosial.

3. Infrastruktur



Infrastruktur menjadi faktor ketiga yang menurut Stern dapat memengaruhi pertumbuhan. Infrastruktur sangat penting untuk produktifitas dan pertumbuhan. Haris, (2009) dalam Sari (2011) menyatakan bahwa infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Dari alokasi pembiayaan publik dan swasta, infrastruktur dipandang sebagai lokomotif pembangunan nasional dan daerah. Secara ekonomi makro ketersediaan dari jasa pelayanan infrastruktur memengaruhi *marginal productivity of private capital*, sedangkan dalam konteks ekonomi mikro, ketersediaan jasa pelayanan infrastruktur berpengaruh terhadap pengurangan biaya produksi.

Selanjutnya Jhingan (2008) dalam Wahyuni (2009) menyebutkan bahwa proses pertumbuhan ekonomi dipengaruhi oleh dua macam faktor yaitu faktor ekonomi dan non ekonomi. Faktor ekonomi terdiri dari faktor produksi yang dipandang sebagai kekuatan utama yang memengaruhi pertumbuhan. Diantaranya adalah:

1. Sumber alam, yang mencakup kesuburan tanah, letak dan susunannya, kekayaan hutan, mineral, iklim, sumber air, sumber lautan, dan sebagainya.
2. Akumulasi modal, yang berarti mengadakan persediaan faktor produksi yang secara fisik dapat direproduksi. Proses pembentukan modal bersifat kumulatif dan membiayai diri sendiri serta mencakup tiga tahap yang saling berkaitan, yaitu:
 - a. Keberadaan tabungan nyata dan kenaikannya,
 - b. Keberadaan lembaga keuangan dan kredit untuk menggalakkan tabungan dan menyalurkannya ke jalur yang dikehendaki,
 - c. Menggunakan tabungan untuk investasi barang modal.



3. Organisasi, yang terdiri dari para wiraswastawan (pengusaha) dan pemerintah, yang melengkapi (komplemen) modal, buruh dan yang membantu produktivitasnya, termasuk dalam menyelenggarakan overhead sosial dan ekonomi.

4. Kemajuan teknologi, yang berkaitan dengan perubahan di dalam metode produksi yang merupakan hasil pembaharuan atau hasil dari teknik penelitian baru sehingga menaikkan produktivitas buruh, modal dan faktor produksi lainnya

5. Pembagian kerja dan skala produksi, yang menimbulkan peningkatan produktivitas.

Sedangkan faktor non ekonomi yang memengaruhi kemajuan perekonomian antara lain:

1. Faktor sosial dan budaya, yang menghasilkan perubahan pandangan, harapan, struktur dan nilai-nilai sosial.

2. Faktor sumber daya manusia, yang disebut sebagai “pembentukan modal insani” yaitu proses peningkatan ilmu pengetahuan, ketrampilan dan kemampuan seluruh penduduk, termasuk di dalamnya aspek kesehatan, pendidikan dan pelayanan sosial lainnya.

3. Faktor politik dan administratif, termasuk pemerintahan yang baik dengan menerapkan kebijakan fiskal dan moneter yang tepat

2.5. Pembangunan Infrastruktur Jalan

Konsep infrastruktur memiliki pengertian yang berbeda-beda menurut sudut pandang kepentingannya, belum terdapat kesamaan pandangan antar lembaga, negara dan antar disiplin ilmu mengenai konsep infrastruktur. Dari sisi ekonomi,



infrastruktur dapat dipandang sebagai sumberdaya modal yang digunakan dalam aktifitas konsumsi, produksi dan investasi. Implikasi atas pengertian ini mendorong timbulnya klasifikasi infrastruktur menjadi infrastruktur ekonomi dan infrastruktur sosial (Riadi, 2010 dalam Sari 2011).

Infrastruktur merupakan modal atau kapital bagi suatu negara dalam pembangunan yang secara garis besar terdiri dari dua jenis, yaitu infrastruktur ekonomi dan infrastruktur sosial. Infrastruktur ekonomi adalah infrastruktur fisik baik yang digunakan dalam proses produksi maupun yang dimanfaatkan oleh masyarakat luas. Bentuk dari infrastruktur ekonomi meliputi semua prasarana umum seperti listrik, telekomunikasi, perhubungan, irigasi, air bersih, dan sanitasi. Sedangkan infrastruktur sosial meliputi prasarana kesehatan dan pendidikan (Nurfitriani, 2011).

Pembangunan infrastruktur merupakan keharusan bagi setiap negara, karena menjadi landasan dan pendorong bagi pertumbuhan ekonomi nasional.

Pembangunan infrastruktur diharapkan dapat menyerap tenaga kerja dalam jumlah besar, meningkatkan konsumsi pemerintah dan masyarakat, dan dapat menstimulasi sektor riil (multiplier effect) (Zulkifli, 2012).

World Bank (1994) dalam Sari (2011) membagi infrastruktur menjadi tiga komponen utama, yaitu:

- 1) Infrastruktur ekonomi, merupakan infrastruktur fisik yang diperlukan untuk menunjang aktivitas ekonomi, meliputi public utilities (tenaga listrik, telekomunikasi, air, sanitasi, gas), public work (jalan, bendungan, kanal, irigasi dan drainase) dan sektor transportasi (jalan, rel, pelabuhan, lapangan terbang dan sebagainya).
- 2) Infrastruktur sosial, meliputi pendidikan, kesehatan, perumahan dan rekreasi.

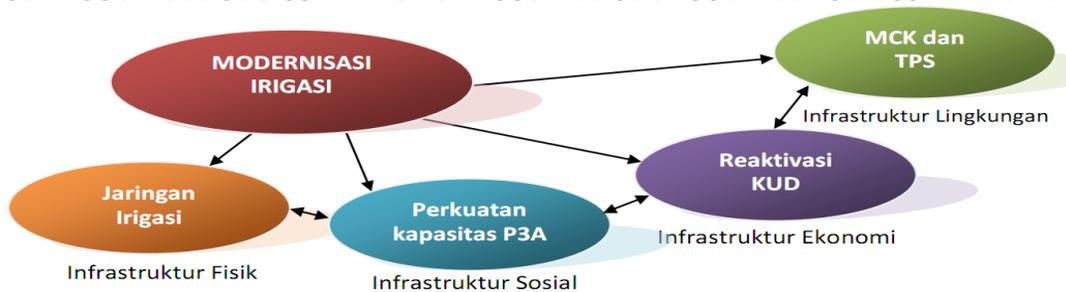


3) Infrastruktur administrasi, meliputi penegakan hukum, kontrol administrasi dan koordinasi.

Infrastruktur, yang sering disebut pula prasarana dan sarana fisik, di samping memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan juga terhadap proses pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau region.

Hal tersebut dapat ditunjukkan dengan indikasi bahwa wilayah yang memiliki kelengkapan sistem infrastruktur yang berfungsi lebih baik dibandingkan dengan wilayah lainnya mempunyai tingkat kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan serta pertumbuhan ekonomi yang lebih baik pula. Sebaliknya, keberadaan infrastruktur yang kurang berfungsi dengan baik mengakibatkan permasalahan sosial dan lingkungan, mulai dari penolakan masyarakat, pemanfaatan infrastruktur yang tidak optimal bahkan dampak negatif terhadap lingkungan hidup. Hal ini ditengarai karena aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan belum dipertimbangkan dengan baik pada setiap tahapan pembangunan, yaitu pada tahap perencanaan, perancangan, konstruksi, operasi, dan pemeliharaan. Infrastruktur yang ada meliputi Infrastruktur fisik, sosial, ekonomi seperti yang ditunjukkan pada gambar dibawah ini (Kementerian Pekerjaan Umum, 2011).

Gambar 2 : Infrastruktur Fisik, Sosial, Ekonomi, Dan Lingkungan

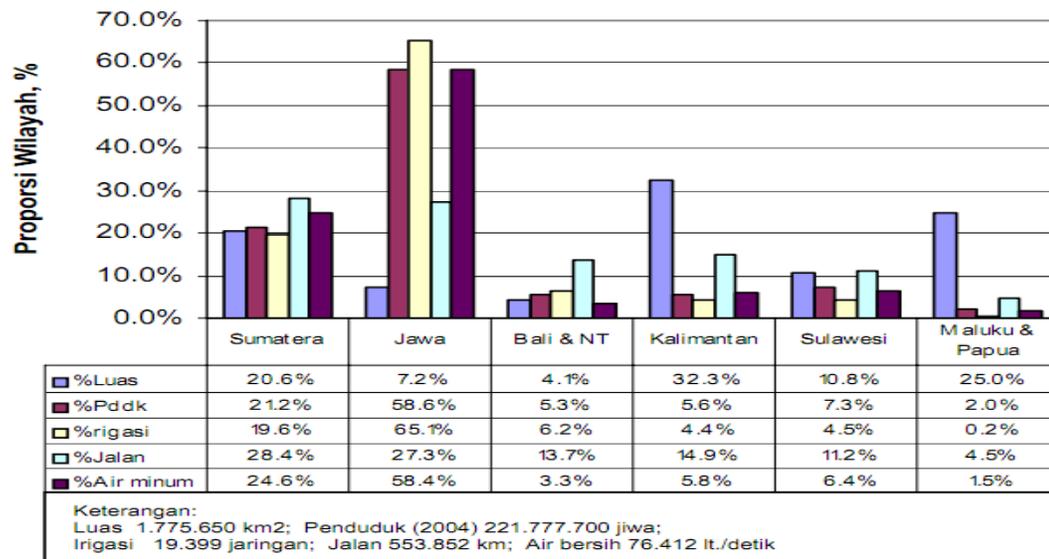


Sumber : Kementerian Pekerjaan Umum 2013



Infrastruktur memegang peranan penting dan vital dalam mendukung ekonomi, sosial – budaya, kesatuan dan persatuan terutama sebagai modal sosial masyarakat dalam memfasilitasi interaksi dan komunikasi di antara kelompok masyarakat serta mengikat dan menghubungkan antar daerah yang ada di Indonesia. Secara umum pengembangan infrastruktur sumber daya air ditujukan untuk mendukung program ketahanan pangan dan penyediaan air untuk berbagai keperluan masyarakat seperti air minum pembangkit tenaga listrik dan pengendalian banjir yang pada akhirnya diharapkan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Demikian pula infrastruktur lainnya seperti jalan, jembatan, PSD permukiman yang merupakan modal esensial masyarakat dalam memenuhi kebutuhan sosial-ekonomi nya (Hermanto, 2005)

Gambar 3 : Perbandingan Luas Wilayah, Penduduk, dan Infrastruktur



Sumber : Hermanto 2005

Di bidang jalan, pemerintah telah berhasil membangun jaringan Jalan Nasional, Propinsi, Kabupaten, dan Kota serta jalan desa dengan panjang keseluruhan sekitar 553.852 km. Jaringan jalan ini telah menghubungkan berbagai



pusat kegiatan ekonomi dan permukiman, sehingga memberi manfaat terutama dalam meningkatkan mobilitas penduduk dan distribusi berbagai produk barang dan jasa dalam perekonomian nasional. Dari panjang tersebut yang berstatus Jalan Nasional meliputi 34.628 kilometer (4,7 %), Jalan Propinsi 38.912 kilometer (7,0 %), Jalan Kabupaten 223.318 kilometer (40,3 %), dan Jalan Kota 21.526 kilometer (3,9 %). Sedangkan jalan non-status meliputi jalan desa sepanjang 243.826 kilometer (44,0 %). Secara umum kondisi jaringan jalan nasional yang ada 37 % dalam kondisi baik, 44 % sedang, 8 % rusak ringan, 11 % rusak berat atau 81 % kondisi mantap dan 19 % tidak mantap

Tabel 1 : Panjang Jaringan Jalan Di Indonesia

Wilayah Regional	Panjang Jalan (Km)					Panjang Total
	Nas	Prop	Kab	Kot	Desa	
Sumatera	7.622	14.654	75.470	7.106	52.169	157.021
Jawa	4.373	8.498	60.445	9.714	68.207	151.237
Kalimantan	4.804	3.557	20.560	1.307	45.766	76.014
Bali & NTT	2.069	4.724	20.507	1.020	54.304	82.624
Sulawesi	5.235	4.631	32.028	2.019	17.969	61.882
Maluku & Papua	2.167	2.848	14.308	360	5.391	25.074
Total	34.628	3.8912	223.318	21.526	243.826	553.852

Sumber : Direktorat Bina Marga 2004

Pengertian jalan berdasarkan UU No. 38 Tahun 1980 adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas. Menurut Undang-undang ini pengertian jalan terdiri atas jalan umum, jalan tol, dan jalan khusus. Peran jalan adalah 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. Jalan juga sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara serta menghubungkan dan mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia.

Sedangkan menurut PP No 34 Tahun 2006 jalan didefinisikan sebagai 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.

Infrastruktur jalan sebagai salah satu infrastruktur pengangkutan berperan dalam merangsang pertumbuhan ekonomi karena ketersediaan jalan akan meminimalkan modal komplementer sehingga proses produksi dan distribusi akan lebih efisien. Pembangunan prasarana jalan turut akan meningkatkan pertumbuhan wilayah-wilayah baru dengan meningkatnya volume lalu lintas. Sebaiknya prasarana jalan yang buruk dan rusak akan menghambat alokasi sumber daya, pengembangan industri, pendistribusian faktor produksi, barang dan jasa, yang pada akhirnya akan memengaruhi pendapatan (Wahyuni, 2009).

Jalan berfungsi sebagai prasarana untuk memindahkan /transportasi orang maupun barang. Dalam dimensi yang lebih luas, jaringan jalan mempunyai peranan yang sangat penting dalam pengembangan wilayah baik wilayah nasional, regional, maupun kabupaten/kota sesuai dengan fungsi dari jaringan jalan tersebut. Jaringan jalan merupakan urat nadi untuk mendorong pertumbuhan ekonomi, sosial, budaya dan stabilitas nasional, serta upaya pemerataan dan penyebaran pembangunan.

Dengan meningkatnya sarana dan prasarana maka dengan sendirinya masyarakat akan makin mudah memenuhi kebutuhan dasarnya (Feri, 2008).



Ikhsan (2004) dalam Wahyuni (2009) mengemukakan bahwa jalan raya akan mempengaruhi biaya variabel dan biaya tetap. Jika infrastruktur harus dibangun sendiri oleh sektor swasta, maka biaya akan meningkat secara signifikan dan menyebabkan *cost of entry* untuk suatu kegiatan ekonomi menjadi sangat mahal sehingga kegiatan-kegiatan ekonomi yang sebetulnya secara potensial mempunyai keunggulan komparatif menjadi tidak bisa terealisasi karena ketiadaan infrastruktur. Lebih jauh lagi infrastruktur sangat berpengaruh terhadap biaya marketing. Sebagai contoh adanya pembukaan dan peningkatan jalan di Sulawesi tidak hanya menurunkan biaya transportasi, namun juga menjadi faktor penting dalam memperkuat *bargaining power* dari petani coklat. Akibatnya, margin yang diterima petani coklat meningkat dari sekitar 62 persen pada tahun 1980-an menjadi sekitar 90 persen setelah tersedianya Jalan Trans Sulawesi.

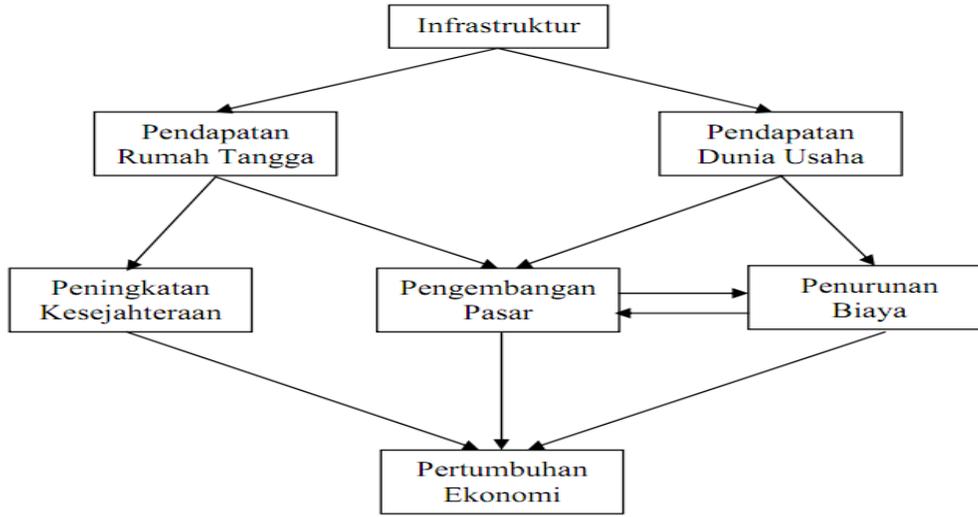
2.6. Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi

Infrastruktur merupakan input penting bagi kegiatan produksi dan dapat memengaruhi kegiatan ekonomi dalam berbagai cara baik secara langsung maupun tidak langsung. Infrastruktur tidak hanya merupakan kegiatan produksi yang akan menciptakan output dan kesempatan kerja, namun keberadaan infrastruktur juga memengaruhi efisiensi dan kelancaran kegiatan ekonomi di sektor-sektor lainnya.

Pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi dinyatakan oleh Cicilia (2000) dalam Wahyuni (2009) seperti pada Gambar 4.



Gambar 4 . Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi



Sumber : Cicilia (2000) dalam Wahyuni 2009

Infrastruktur fisik, terutama jaringan jalan, sebagai pembentuk struktur ruang nasional memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah maupun sosial budaya kehidupan masyarakat. Dalam konteks ekonomi, jalan sebagai modal sosial masyarakat merupakan tempat bertumpu perkembangan ekonomi, sehingga pertumbuhan ekonomi yang tinggi sulit dicapai tanpa ketersediaan jalan yang memadai. Secara umum dari 34.628 km jaringan jalan nasional sekitar 19 % kondisinya tidak mantap. Hal ini disebabkan terutama keterbatasan dana, meningkatnya volume kendaraan ataupun muatan, disiplin pengguna jalan seperti penggunaan kendaraan yang melebihi muatan yang diijinkan (Hermanto, 2005).

Kodoatie (2003) dalam Sari (2011) juga mengemukakan bahwa infrastruktur merupakan pendukung utama fungsi-fungsi sistem sosial dan sistem ekonomi dalam kehidupan sehari-hari masyarakat, maka infrastruktur secara lebih jelas merupakan fasilitas-fasilitas dan struktur-struktur fisik yang dibangun guna berfungsinya sistem sosial dan sistem ekonomi menunjuk pada suatu keberlangsungan dan



keberlanjutan aktivitas masyarakat dimana infrastruktur fisik memudah interaksi antara aktivitas manusia dengan lingkungannya.

Lebih lanjut Reungsri (2010) dalam Sari (2011) mengemukakan bahwa Infrastruktur merupakan roda penggerak perekonomian, sedangkan dari sudut pandang alokasi pembiayaan publik dan swasta, infrastruktur dipandang sebagai lokomotif pembangunan nasional dan daerah. menyatakan bahwa infrastruktur sebagai representasi dari investasi publik memiliki pengaruh pada dua aspek, yaitu aspek ekonomi dan sosial

a) Aspek Ekonomi (Pertumbuhan)

Investasi infrastruktur yang merupakan investasi publik berdampak pada pertumbuhan ekonomi. Pemerintah dapat menggunakan investasi infrastruktur ini sebagai alat untuk menaikkan investasi swasta atau untuk menurunkan permintaan. Paradigma ekonomi Keynesian, investasi dapat menstimulus pengeluaran pemerintah yang kemudian berdampak pada terjadinya crowding out dan crowding in investasi swasta. Infrastruktur bukanlah merupakan faktor yang dapat secara langsung memengaruhi pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur memengaruhi pertumbuhan dengan memfasilitasi produktifitas melalui penyediaan sarana dan prasarana yang memadai.

a) Aspek Sosial (Pemerataan)

Infrastruktur, selain memiliki pengaruh pada aspek ekonomi, juga memiliki dampak pada aspek sosial, antara lain mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Peningkatan kesejahteraan masyarakat, diukur dengan adanya penurunan kemiskinan, pemerataan dan redistribusi pendapatan dan mitigasi dalam memerangi degradasi lingkungan.



2.7. Pembangunan Jalur Lintas Selatan

Jalan memegang peranan penting dalam pertumbuhan ekonomi karena jalan menjadi urat nadi arus logistik. Namun dalam kenyataannya jalan belum mampu membuat ongkos logistik menjadi lebih murah. Hal ini disebabkan kondisi jalan yang rusak, jalan yang belum menjangkau pelosok, dan juga beban jalan yang terlalu kuat (Masita, 2013).

Sesuai peruntukannya jalan dibagi atas jalan umum untuk lalu lintas umum dan jalan khusus untuk bukan lalu lintas umum. Pengelompokan jalan umum mencakup sistem jaringan jalan primer dan sekunder yang masing - masing fungsinya dikelompokan atas jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal dan jalan lingkungan. Selanjutnya sesuai statusnya dikelompokan atas jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota dan jalan desa. Pengelompokan jalan menurut status dimaksudkan untuk mewujudkan kepastian hukum penyelenggaraan jalan sesuai kewenangan Pemerintah dan Daerah (Hermanto, 2005).

Kawasan Selatan Indonesia merupakan kawasan yang strategis bagi pengembangan ekonomi nasional dan peningkatan kesejahteraan masyarakat dan sekaligus merupakan wilayah yang sangat rentan terhadap kerusakan dan perusakan. Oleh karenanya diperlukan pengelolaan yang bijaksana dengan menempatkan kepentingan ekonomi secara proporsional dengan kepentingan lingkungan, baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang (Menteri Pemukiman Dan Prasarana Wilayah, 2003)

Secara sosial, kawasan Selatan dihuni tidak kurang dari 56 juta jiwa atau 27,54% dari total penduduk Indonesia yang bertempat tinggal dalam 4 radius 50



km dari garis pantai. Dapat dikatakan bahwa wilayah ini merupakan cikal bakal perkembangan urbanisasi Indonesia pada masa yang akan datang.

Secara ekonomi, kawasan selatan Indonesia telah memberikan kontribusi terhadap pembentukan PDB nasional sebesar 21 % pada tahun 1998. Selain itu, pada wilayah ini juga terdapat berbagai sumber daya masa depan (future resources) dengan memperhatikan berbagai potensinya yang pada saat ini belum dikembangkan secara optimal, yakni (i) potensi perikanan yang saat ini baru sekitar 31 - 53,4% dari potensi lestariannya yang termanfaatkan (ii) Besaran nilai investasi baik PMA dan PMDN yang masuk, pada bidang kelautan dan perikanan selama 30 tahun tidak lebih dari 2% dari total investasi di Indonesia.

Selanjutnya, wilayah selatan Indonesia juga kaya akan beberapa sumber daya pesisir dan lautan yang potensial dikembangkan lebih lanjut meliputi (a) pertambangan dengan diketahuinya 14 cekungan dari total 60 cekungan minyak di Indonesia, (b) perikanan dengan potensi 2,1 juta ton/tahun yang tersebar pada 3 wilayah laut dari 9 wilayah laut nasional; (c) pariwisata bahari yang diakui dunia dengan keberadaan Pulau Bali, Pulau Nias, Sukabumi/Pelabuhan Ratu, Pangandaran, Jogjakarta, Malang, Pulau Komodo, Wetar dan lainnya, (d) keanekaragaman hayati yang sangat tinggi (natural biodiversity) sebagai daya tarik bagi pengembangan kegiatan "ecotourism"

Pemantapan kehandalan prasarana jalan untuk mendukung kawasan andalan (laut dan darat), termasuk kawasan perbatasan, pulau-pulau kecil, kawasan tertinggal dan kawasan andalan/sentra-sentra produksi, melalui: (a) harmonisasi sistim jaringan jalan terhadap tata ruang, (b) pemantapan kinerja pelayanan prasarana jalan terbangun melalui pemeliharaan, rahabilitasi serta pemantapan



teknologi terapan, (c) penyelesaian pembangunan ruas jalan untuk memfungsikan sistem jaringan.

Jalur Lintas Selatan Pulau Jawa merupakan salah satu jaringan jalan yang terpenting di Pulau Jawa. Hal ini dikarenakan Jalur Lintas Selatan merupakan penghubung utama antara berbagai kota yang berada di bagian selatan Pulau Jawa. Seiring dengan pesatnya perkembangan perekonomian dan penduduk Pulau Jawa, maka jalur ini memerlukan adanya perkembangan jaringan.

Pengembangan jaringan jalan Lintas Selatan Jawa, dimulai dari Banten - Jawa Barat - Jawa Tengah - D.I. Yogyakarta - Jawa Timur. Untuk Provinsi Jawa Timur, dimulai dari kota Pacitan - Trenggalek - Tulungagung - Blitar - Malang - Jember - Banyuwangi. Tujuan utama dari pengembangan ini adalah:

- Untuk mengembangkan regional wilayah selatan Pulau Jawa.
- Memperlancar transportasi Jawa bagian selatan.
- Mengurangi beban lalu lintas, terutama Jawa bagian utara dan tengah.
- Meningkatkan obyek pariwisata khususnya daerah pantai selatan Pulau Jawa

Berdasarkan tataan fisiografi daerah Pacitan termasuk dalam lajur pegunungan selatan Jawa Timur. Morfologi wilayah Pacitan dapat dibagi menjadi 3 bagian, yaitu perbukitan, kras dan dataran. Penyusun utama dari batuan Pacitan adalah batu kapur.

2.8. Masyarakat Pesisir

2.8.1. Masyarakat Nelayan

Dalam penelitian ini salah satu masyarakat yang menjadi sasaran adalah masyarakat nelayan. Pengertian masyarakat itu sendiri menurut Satria (2002) dalam



Hanafri (2009) adalah sekumpulan manusia yang secara relatif mandiri, cukup lama hidup bersama, mendiami suatu wilayah tertentu, memiliki kebudayaan yang sama dan melakukan sebagian besar kegiatannya di dalam kelompok tersebut. Kemudian Satria (2002) *dalam* Hanafri (2009) membuat suatu kontinum peradaban masyarakat yang dibagi menjadi 4 komunitas, yaitu city (kota), town (kota kecil), peasant village (desa petani) dan tribal village (desa terisolasi). Proses transformasi dari desa ke kota ditandai dengan :

- 1) kendurnya ikatan adat istiadat,
- 2) sekularisasi, dan
- 3) individualisasi.

Secara geografis, masyarakat nelayan adalah masyarakat yang hidup, tumbuh, dan berkembang di kawasan pesisir, yakni suatu kawasan transisi antara wilayah darat dan wilayah laut. Sebagai suatu sistem, masyarakat nelayan terdiri atas kategori-kategori sosial yang membentuk kekuatan sosial. Mereka juga memiliki sistem nilai dan simbol-simbol kebudayaan sebagai referensi perilaku mereka sehari-hari. Faktor budaya ini menjadi pembeda masyarakat nelayan dari kelompok masyarakat lainnya. Sebagian besar masyarakat pesisir, baik langsung maupun tidak langsung, menggantungkan kelangsungan hidupnya dari mengelola potensi sumberdaya perikanan. Mereka menjadi komponen utama konstruksi masyarakat maritim Indonesia (Kusnadi 2009 *dalam* sipahelut, 2010).

Pengertian nelayan sendiri UU No 31 2004 adalah orang yang pekerjaannya melakukan pekerjaan dalam operasi penangkapan ikan/binatang air lainnya/tanaman air. Selanjutnya diklasifikasikan nelayan berdasarkan waktu yang digunakan untuk melakukan pekerjaan operasi penangkapan /pemeliharaan, yaitu :



1) Nelayan/petani ikan penuh adalah orang yang seluruh waktu kerjanya digunakan untuk melakukan pekerjaan operasi penangkapan / pemeliharaan ikan / binatang air lainnya/ tanaman air.

2) Nelayan/petani ikan sambilan utama adalah orang yang sebagian besar waktu kerjanya digunakan untuk melakukan pekerjaan operasi penangkapan/ pemeliharaan ikan/binatang air lainnya/ tanaman air.

3) Nelayan / petani ikan sambilan tambahan adalah orang yang sebagian kecil waktu kerjanya digunakan untuk melakukan pekerjaan penangkapan/ pemeliharaan ikan/binatang air lainnya/ tanaman air.

Nelayan dapat didefinisikan pula sebagai orang atau komunitas orang yang secara keseluruhan atau sebagian dari hidupnya tergantung dari kegiatan menangkap ikan. Beberapa kelompok nelayan memiliki beberapa perbedaan dalam karakteristik sosial dan kependudukan. Perbedaan tersebut dapat dilihat pada kelompok umur, pendidikan status sosial, dan kepercayaan. Dalam satu kelompok nelayan juga sering ditemukan perbedaan kohesi internal, dalam pengertian hubungan diantara sesama nelayan maupun di dalam hubungan bermasyarakat (Widodo dan Suadi 2006 *dalam* Sipahelut 2010).

Menurut Feri (2008) berdasarkan penggunaan waktu yang digunakan untuk bekerja sebagai nelayan, maka nelayan dapat diklasifikasikan menjadi beberapa kelompok nelayan, yaitu :

1) Nelayan penuh, yaitu nelayan yang seluruh waktu kerjanya digunakan untuk melaut sehingga status pekerjaannya sebagai nelayan merupakan pekerjaan pokok;



2) Nelayan sambilan, yaitu nelayan yang sebagian besar waktu kerjanya digunakan untuk melaut sehingga status pekerjaannya sebagai nelayan merupakan pekerjaan sampingan, dan;

3) Nelayan sambilan tambahan, yaitu nelayan yang sebagian waktu kerjanya digunakan untuk melaut sehingga status pekerjaannya sebagai nelayan merupakan pekerjaan sampingan tambahan.

2.8.2. Karakteristik Masyarakat Nelayan

Masyarakat pesisir (nelayan) pada umumnya telah menjadi bagian masyarakat yang pluralistik tetapi masih memiliki jiwa kebersamaan. Artinya bahwa struktur masyarakat pesisir rata-rata merupakan gabungan karakteristik masyarakat perkotaan dan pedesaan. Karena struktur masyarakat pesisir sangat plural, sehingga mampu membentuk sistem dan nilai budaya yang merupakan akulturasi budaya dari masing-masing komponen yang membentuk struktur masyarakatnya (Wahyudin, 2003).

Sebagai suatu masyarakat yang tinggal di kawasan pesisir, masyarakat nelayan mempunyai karakteristik sosial tersendiri yang berbeda dengan masyarakat yang tinggal di daratan. Di beberapa kawasan pesisir yang relatif berkembang pesat, struktur masyarakatnya bersifat heterogen, memiliki etos kerjatinggi, solidaritas sosial yang kuat, serta terbuka terhadap perubahan dan interaksi sosial. Sekalipun demikian, masalah kemiskinan masih mendera sebagian masyarakat pesisir, sehingga fakta sosial ini terkesan ironi di tengah-tengah kekayaan sumber daya pesisir dan lautan (Kusnadi 2009 dalam Sipahelut 2010). Beberapa karakteristik masyarakat nelayan secara terperinci adalah sebagai berikut:

1). Ketergantungan Pada Kondisi Lingkungan



Salah satu sifat usaha perikanan yang sangat menonjol adalah bahwa keberlanjutan atau keberhasilan usaha tersebut sangat tergantung pada kondisi lingkungan, khususnya air. Keadaan ini mempunyai implikasi yang sangat penting bagi kehidupan sosial ekonomi masyarakat pesisir. Kehidupan masyarakat pesisir menjadi sangat tergantung pada kondisi lingkungan itu dan sangat rentan terhadap kerusakan lingkungan, khususnya pencemaran dari limbah industri atau limbah minyak (Wahyudin, 2003).

2.). Ketergantungan Pada Musim

Karakteristik lain yang sangat mencolok di kalangan masyarakat pesisir, khususnya masyarakat nelayan, adalah ketergantungan mereka terhadap musim. Ketergantungan pada musim ini sebagian besar pada nelayan kecil. Pada musim penangkapan nelayan sangat sibuk melaut. Sebaliknya pada musim paceklik kegiatan melaut menjadi berkurang sehingga banyak nelayan yang menganggur.

Hal ini sangat mempengaruhi pada pendapatan nelayan yang tidak menentu (Wahyudin, 2003).

3). Ketergantungan Pada Pasar

Karakteristik lain dari usaha perikanan yang dilakukan oleh masyarakat pesisir ini adalah ketergantungan pada pasar. Tidak seperti petani padi, para nelayan dan petani tambak ini sangat tergantung pada keadaan pasar. Hal ini disebabkan karena komoditas yang dihasilkan oleh mereka harus dijual baru bisa digunakan untuk memenuhi kebutuhan hidup. Karakteristik di atas memiliki implikasi yang sangat penting yakni masyarakat perikanan sangat peka terhadap harga. Perubahan harga produk perikanan akan sangat mempengaruhi kondisi sosial ekonomi masyarakat perikanan (Wahyudin, 2003).



Hubungan nelayan tradisional dengan pedagang perantara menimbulkan ketergantungan dan pada akhirnya menciptakan hubungan keterikatan yang mengakar kuat bertahun-tahun. Akibatnya, posisi tawar nelayan menjadi lemah.

Nelayan tidak memiliki posisi bargain yang kuat untuk sekedar menetapkan harga jual hasil tangkapannya sendiri. Hal ini menyebabkan pendapatan nelayanpun cenderung lebih rendah dari yang seharusnya diperoleh (Listianingsih, 2008)

Rumah tangga nelayan memiliki ciri khusus seperti penggunaan wilayah pesisir dan laut (*common property*) sebagai faktor produksi, jam kerja harus mengikuti kondisi oseanografis (melaut hanya rata-rata sekitar 20 hari dalam satu bulan, sisanya relatif menganggur). Demikian juga pekerjaan menangkap ikan adalah pekerjaan yang penuh resiko, sehingga pekerjaan ini umumnya dikerjakan oleh lelaki. Hal ini mengandung arti bahwa keluarga yang lain tidak dapat membantu secara penuh, sehingga masyarakat yang tinggal di wilayah pesisir pada umumnya sering diidentikkan dengan masyarakat miskin (Masak, 2012).

2.8.3. Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir

Studi tentang masyarakat nelayan sebagian besar berfokus pada aspek sosial ekonomi. Hasil studi tersebut menunjukkan bahwa masyarakat nelayan merupakan salah satu kelompok sosial dalam masyarakat kita yang sangat intensif didera kemiskinan. Kemiskinan ini disebabkan oleh faktor-faktor kompleks yang saling terkait serta merupakan sumber utama yang melemahkan kemampuan masyarakat dalam membangun wilayah dan meningkatkan kesejahteraan sosialnya.

Oleh karena itu, kemiskinan merupakan salah satu isu utama dalam pembangunan kawasan pesisir (Kusnadi et al. 2007 dalam Sipahelut, 2010).



Menurut Supriharyono (2000) dalam Feri (2008) aspek sosial ekonomi pada suatu masyarakat umumnya dipengaruhi oleh aspek lingkungan alam dimana masyarakat tersebut berdomisili. Demikian halnya dengan yang terjadi pada komunitas nelayan yang memiliki ritme kehidupan keseharian yang khas dimana penghasilan yang diperoleh tidak tetap akibat bervariasinya jumlah hasil laut yang diperoleh, tergantung pada keadaan cuaca, pergantian musim dan aspek lingkungan alam sekitarnya serta kemudahan tempat usahanya. Ketergantungan terhadap lingkungan alam ini sehingga apabila lingkungan alam terganggu, maka kelangsungan kehidupan keluarganya terganggu pula sehingga aspek ini mendorong nelayan harus menyesuaikan kegiatan hidupnya dengan aspek yang serba terbatas dan tidak mencukupi. Menurut Wiryawan (2012) kondisi ekonomi masyarakat pesisir dijelaskan melalui variabel ekonomi harga ikan, akses pasar, dan tingkat pendapatan.

Komunitas nelayan ditinjau dari aspek ekonomi memiliki stratifikasi, yaitu : (a) nelayan kaya mempunyai kapal yang memperkerjakan nelayan lain sebagai sawi dan dia sendiri ikut bekerja sebagai nahkoda kapal (Punggawa) atau dia tidak ikut serta melaut (Juragan) dengan pendapatan melebihi dari kebutuhannya sehari-hari, (b) nelayan sedang mempunyai perahu dengan memperkerjakan nelayan lain maupun dari keluarga sendiri pendapatannya dapat menutupi kebutuhannya sehari-hari, (c) nelayan miskin tidak memiliki perahu dengan pendapatan tidak mencukupi kebutuhan hidup keluarganya sehari-hari sehingga mereka harus banyak melibatkan anggota keluarga untuk bekerja (Feri, 2008)



2.8.4. Permasalahan Masyarakat Nelayan

Menurut Kusnadi (2009) dalam Simbolon (2012) masyarakat nelayan menghadapi sejumlah masalah politik, sosial dan ekonomi yang kompleks. Masalah-masalah tersebut diantaranya adalah :

- 1) Kemiskinan, kesenjangan sosial, dan tekanan-tekanan ekonomi yang datang setiap saat,
- 2) Keterbatasan akses modal, teknologi dan pasar, sehingga mempengaruhi dinamika usaha.
- 3) Kelemahan fungsi kelembagaan sosial ekonomi yang ada,
- 4) Kualitas SDM yang rendah sebagai akibat keterbatasan akses pendidikan, kesehatan, dan pelayanan publik,
- 5) Degradasi sumberdaya lingkungan, baik di kawasan pesisir, laut maupun pulau-pulau kecil, dan
- 6) Belum kuatnya kebijakan yang berorientasi pada kemaritiman sebagai pilar utama pembangunan nasional

Masalah-masalah di atas tidak berdiri sendiri, tetapi saling terkait satu sama lain. Misalnya, masalah kemiskinan. Masalah ini disebabkan oleh hubungan-hubungan korelatif antara keterbatasan akses, lembaga ekonomi belum berfungsi, kualitas SDM rendah, degradasi sumber daya lingkungan. Karena itu persoalan penyelesaian kemiskinan dalam masyarakat pesisir harus bersifat integralistik. Kalaupun harus memilih salah satu faktor sebagai basis penyelesaian persoalan kemiskinan, pilihan ini benar-benar menjangkau faktor-faktor yang lain atau menjadi motor untuk mengatasi masalah-masalah yang lain. Pilihan demikian memang sulit dilakukan, tetapi harus ditempuh untuk mengefisienkan dan mengoptimalkan sumberdaya yang tersedia yang memang terbatas (Sipahelut, 2010).



Isu-isu kemiskinan nelayan dan berbagai akibatnya dalam konteks akademis, mulai mencuat kepermukaan ketika memasuki awal tahun 80-an. Pada masa itu, kebijakan pemerintah untuk meningkatkan kesejahteraan nelayan yang dikenal dengan program motorisasi perahu dan modernisasi peralatan tangkap telah berlangsung satu dasawarsa. Kebijakan ini telah mendorong proses eksploitasi sumberdaya perikanan secara intensif. Dampak lanjutan dari proses yang demikian ini adalah timbulnya kelangkaan sumberdaya perikanan, konflik antar kelompok nelayan, kesenjangan social, kemiskinan, serta kerusakan ekosistem pesisir dan lautan (Masak, 2012).

2.8.5. Kesejahteraan Nelayan

Menurut Nasution et al. (2007) *dalam* Sipahelut (2007) tingkat kesejahteraan para pelaku perikanan (nelayan) pada saat ini masih di bawah sektor-sektor lain, termasuk sektor pertanian agraris. Nelayan (khususnya nelayan buruh dan nelayan tradisional) merupakan kelompok masyarakat yang dapat digolongkan sebagai lapisan sosial yang paling miskin diantara kelompok masyarakat lain di sektor pertanian.

Fenomena kesejahteraan nelayan yang rendah merupakan pemasalahan yang sering terjadi, terutama pada nelayan tradisional sehingga menghambat pembangunan subsektor perikanan khususnya perikanan tangkap. Rendahnya tingkat kesejahteraan nelayan merupakan tantangan dalam mencapai tujuan pembangunan perikanan antara lain meningkatkan kesejahteraan nelayan, petani ikan, dan masyarakat pesisir lainnya (Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan No.18/Men/2002).



Tingkat kesejahteraan masyarakat pesisir umumnya menempati strata paling rendah dibanding masyarakat lainnya di darat. Bahkan nelayan termasuk paling miskin di semua negara dengan atribut "the poorest of poor" (termiskin diantara yang miskin) (Nikijuluw, 2002, dalam Rahim, 2011).

2.8.6. Pendapatan Nelayan

Pendapatan dibedakan menjadi pendapatan asli dan pendapatan turunan (sekunder). Pendapatan asli adalah pendapatan yang diterima oleh setiap orang yang langsung ikut serta dalam produksi barang. Pendapatan turunan (sekunder) merupakan pendapatan dari golongan penduduk lainnya yang tidak langsung ikut serta dalam produksi barang seperti dokter, ahli hukum dan pegawai negeri (Simbolon, 2012)

Pendapatan rumah tangga umumnya dibagi menjadi dua yaitu pendapatan yang berasal dari kepala keluarga dan anggota kepala keluarga. Sedangkan pendapatan dari masing-masing kepala keluarga dan anggota kepala keluarga dibagi menjadi pendapatan utama dan sampingan (Wijaya, 2011).

Pendapatan nelayan setiap sulit dipastikan karena pekerjaan nelayan merupakan pekerjaan yang mendatangkan hasil yang dapat langsung dinikmati hasil tangkapannya. Apabila bekerja hari ini, maka hasilnya akan dinikmati pada hari ini pula. Komunitas nelayan tetap tegar menghadapi kenyataan tersebut karena mereka sudah menyatu dan terbiasa dengan aspek alam yang ada di sekitarnya serta hidup apa adanya sesuai dengan kemampuan dan hasilnya didapatkannya. Secara umum, masyarakat nelayan adalah masyarakat tradisional dengan tingkat pendapatan dan pendidikan yang sangat rendah serta tergolong miskin dan terbelakang (Feri, 2008).



Sumardi dan Evers (1982) dalam Simbolon (2012) membedakan pendapatan menjadi dua yaitu pendapatan yang berupa uang dan pendapatan yang berupa barang. Pendapatan yang berupa uang yaitu segala penghasilan yang berupa uang yang sifatnya reguler dan biasanya diterima sebagai balas jasa atau kontra prestasi, sumber utama yaitu:

- 1) Gaji dan upah yang diperoleh dari pekerjaan pokok, kerja sampingan, kerja lemburan, dan kerja kadang-kadang;
- 2) Usaha sendiri yang meliputi: hasil bersih dari usaha sendiri, komisi, dan penjualan dari kerajinan rumah;
- 3) Hasil investasi yakni pendapatan yang diperoleh dari hak milik tanah;
- 4) Keuntungan sosial, yakni pendapatan yang diperoleh dari kerja sosial.

Sedangkan pendapatan yang berupa barang yaitu segala penghasilan yang sifatnya reguler dan biasa, akan tetapi tidak selalu berbentuk balas jasa dan diterimakan dalam bentuk barang atau jasa. Pendapatan ini berupa:

- 1) Bagian pembayaran upah dan gaji yang dibentuk dalam beras, pengobatan, transportasi, perumahan, dan rekreasi;
- 2) Bagian yang diproduksi dan dikonsumsi di rumah antara lain pemakaian barang yang diproduksi di rumah, sewa yang seharusnya dikeluarkan terhadap rumah sendiri yang di tempati.

2.9. Manfaat Dan Dampak

Manfaat / benefit adalah kegunaan suatu keluaran yang dirasakan langsung oleh masyarakat, dapat berupa teersedianya jasa atau fasilitas yang dapat diakses oleh publik, sedangkan dampak adalah ukuran tingkat pengaruh sosial, ekonomi, lingkungan atau kepentingan umum lainnya yang dinilai oleh pencapaian kinerja



setiap indicator dalam suatu kegiatan dan secara sederhana dampak bias diartikan sebagai hasil dalam jangka panjang dan lebih luas efeknya (Estutik, 2013).

Sedangkan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia manfaat merupakan sesuatu yang langsung dapat dinikmati karena adanya investasi yang dapat berupa kenaikan fisik hasil produksi, perbaikan kualitas produksi, dan penurunan biaya.

Sedangkan dampak merupakan pengaruh kuat yang dapat mendatangkan akibat (baik negatif maupun positif)

2.10. Kerangka Pemikiran

Pembangunan merupakan suatu proses pertumbuhan dan perubahan. Dimana pertumbuhan itu semakin meningkat baik dibidang ekonomi sosial ataupun budaya. Seperti halnya seperti pertumbuhan perubahan yang dimaksud adalah perubahan yang dirasa kurang baik menuju perubahan yang lebih baik.

Pembangunan biasanya timbul karena adanya suatu masalah masalah di kalangan masyarakat

Pembangunan sangat erat kaitanya dengan pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi merupakan peningkatan secara terus menerus atau berkesinambungan sepanjang waktu sehingga menghasilkan tingkat pendapatan dan output nasional yang semakin lama semakin besar menerus dibidang ekonomi.

Pertumbuhan ekonomi biasanya dijadikan tolok ukur keberhasilan suatu pembangunan. Tingkat pertumbuhan ekonomi suatu daerah dapat ditentukan oleh dua faktor yaitu faktor lokal dan eksternal. Faktor lokal meliputi: ketersediaan sumber daya alam, kualitas sumber daya manusia, kemampuan teknologi, permodalan dan kewirausahaan. Sedangkan faktor eksternal diantaranya: perkembangan situasi



perekonomian nasional maupun internasional, dan berbagai kebijakan Pemerintah baik yang berkaitan dengan sektor riil maupun moneter.

Salah satu pendukung pertumbuhan ekonomi adalah faktor fisik yaitu infrastruktur jalan. Infrastruktur merupakan suatu sarana dan prasarana yang dapat mempermudah kegiatan manusia sedangkan jalan merupakan suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun meliputi segala bagian: jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas.

Infrastruktur sangat berpengaruh terhadap kegiatan perekonomian karena mempengaruhi biaya variabel dan biaya tetap.

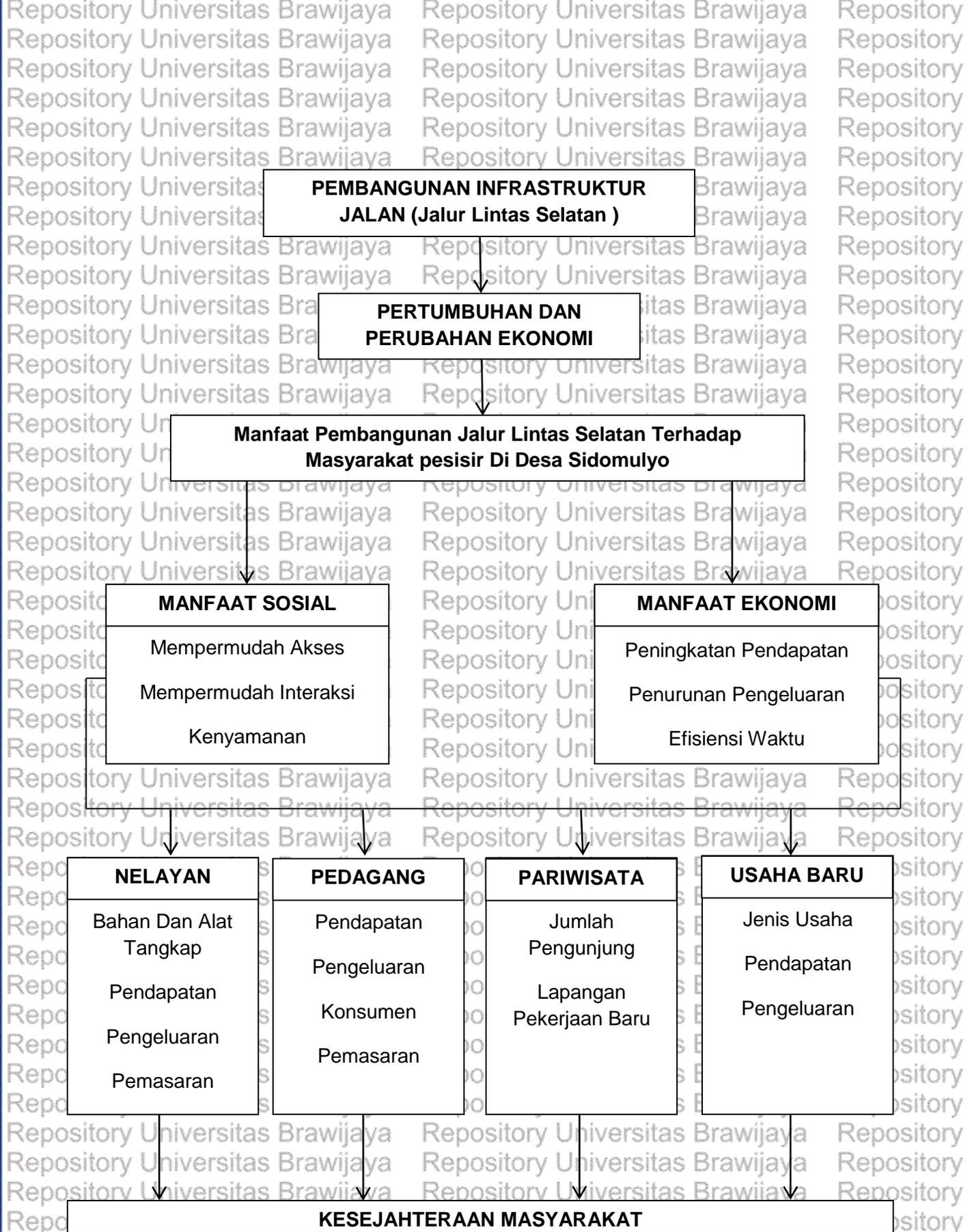
Jawa Timur memiliki potensi sumberdaya yang sangat melimpah terutama disektor perikanan dan pariwisata. Kondisi sarana dan prasarana jalan kawasan selatan sangat berbanding terbalik dengan kawaean jawa timur bagian utara. Kondisi sarana dan prasarananya terutama jalan sangat memperhatikan sehingga potensi yang ada belum bisa dimanfaatkan secara maksimal.

Melihat dari permasalahan dan fenomena tersebut pemerintah Provinsi Jawa Timur mengambil kebijakan pembangunan Jalur Lintas Selatan (JLS) yang bertujuan untuk memperlancar saluran distribusi sehingga bisa meningkatkan perekonomian.

Jalur Lintas Selatan ini membentang melalui 8 (delapan) Kabupaten yaitu Kabupaten Pacitan, Trenggalek, Tulungagung, Blitar, Malang, Lumajang, Jember dan Banyuwangi.

Desa Sidomulyo, Kecamatan Ngadirojo Kabupaten Pacitan merupakan salah satu wilayah yang dilewati Jalur Lintas Selatan ini. Desa Sidomulyo merupakan wilayah dataran rendah (pesisir) yang diapit oleh dua kecamatan pegunungan yaitu sebelah barat ke utara Kecamatan Tulakan dan sebelah Timur Kecamatan Sudimoro. Desa sidomulyo juga merupakan daerah pesisir karena berada tepat

disepanjang garis pantai dan mayoritas masyarakatnya bermatapencapaian sebagai nelayan. Selain terdapat Tempat Pelelangan Ikan (TPI) desa pesisir ini juga terkenal wisata lautnya. Berangkat dari fakta tersebut maka penelitian ini dilakukan dengan judul "Dampak Pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan (JLS) Terhadap Masyarakat Pesisir Di Desa Sidomulyo Kecamatan Ngadirojo Kabupaten Pacitan – Jawa Timur.



Gambar 5 : Kerangka Berfikir Penelitian



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Tempat Dan Waktu Praktek Penelitian

Penelitian ini di Lakukan di kawasan selatan Jawa Timur yang dilewati Jalur Lintas Selatan (JLS) atau lebih tepatnya di Desa Sidomulyo, Kecamatan Ngadirojo, Kabupaten Pacitan, selanjutnya dapat dilihat pada lampiran 1. Pemilihan lokasi ini karena desa Sidomulyo merupakan salah satu desa nelayan di Kabupaten Pacitan yang memasok ikan ke berbagai daerah disekitarnya. Penelitian ini dilakukan selama satu bulan yaitu pada 10 Februari sampai 10 Maret 2014, tepatnya dilakukan selama kurang lebih 30 hari.

3.2. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan salah satu aspek yang berperan dalam kelancaran dan keberhasilan dalam suatu penelitian. Dalam penelitian ini metode pengumpulan data yang digunakan adalah metode deskriptif. Menurut Zulnaidi (2007) metode deskriptif dapat diartikan sebagai prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan subyek atau obyek. Penelitian (seseorang, lembaga, masyarakat, dan lain lain) pada saat sekarang

Narbuko (2008) juga menjelaskan bahwa penelitian deskriptif yaitu penelitian yang berusaha untuk menuturkan pemecahan masalah yang ada sekarang berdasarkan data data. Jadi ia juga menyajikan data, menganalisis data, dan menginterpretasi data. Tujuan penelitian deskriptif adalah untuk pemecahan masalah secara sistematis dan faktual mengenai data data. Dalam penelitian



deskriptif ada beberapa hal yang perlu diperhatikan meliputi teknik pengumpulan data, jenis data, sumber data, populasi dan sampel.

3.3. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini teknik yang digunakan dalam pengumpulan data meliputi observasi, kuesioner, wawancara, dan dokumentasi. Untuk lebih jelasnya dijelaskan seperti dibawah ini:

3.3.1. Observasi

Observasi merupakan salah satu metode pengumpulan data yang lazim digunakan dalam penelitian kualitatif. Observasi hakikatnya dilakukan dengan panca indra yang meliputi melihat, mencium dan mendengar, untuk memperoleh informasi yang diperlukan (Sugiyono 2012).

Dalam penelitian ini observasi dilakukan pada masyarakat pesisir yaitu nelayan, pedagang, pembudidaya dan wisatawan di Desa Sidomulyo, Kecamatan Ngadirojo. Data yang diambil yaitu data mengenai kondisi sosial, ekonomi dan budaya masyarakat yang terkena proyek pembangunan Jalur Lintas Selatan serta persepsi masyarakat terhadap proyek dan manfaatnya. Selain itu observasi juga dilakukan mengenai kondisi lokasi tempat dilakukannya penelitian, penentuan jumlah pedagang yang ditentukan melalui pengamatan untuk memastikan kebenaran informasi yang ada sebelumnya,

3.3.2. Wawancara dengan Kuesioner

Menurut Rahardjo (2011) wawancara adalah proses komunikasi atau interaksi untuk mengumpulkan informasi dengan cara tanya jawab antara peneliti dengan informan atau subjek penelitian Sedangkan menurut pasolong (2005) dalam Feri (2008) kuesioner merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan cara



menyebarkan daftar pertanyaan secara tertulis kepada responden yang disertai pilihan dan alternatif jawaban.

Dalam penelitian ini salah satu metode pengumpulan data yang digunakan adalah penggabungan antara wawancara dan kuisisioner, yaitu dengan pengisian kuisisioner terhadap responden disertai dengan wawancara untuk menggali informasi informasi yang belum ada dalam kuisisioner seperti input input dan output usaha, biaya operasional dan modal investasi. Wawancara dan kuisisioner ini ditujukan kepada nelayan, pedagang, wisatawan, dan usaha usaha baru yang muncul setelah adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan.

3.3.3. Dokumentasi

Satu lagi metode yang digunakan dalam pengumpulan data kualitatif adalah dokumentasi. Sebagian besar data berbentuk surat – surat, catatan harian, cenderamata, laporan artefak, foto dan sebagainya. Sifat utama data ini tak terbatas ruang dan waktu, artinya seseorang dapat memperoleh data masa yang sudah lampau karena datanya dalam bentuk surat surat maupun gambar. Secara detail bahan dokumenter terbagi atas beberapa macam, otobiografi, catatan harian, kliping, memorial, buku, surat pribadi, data tersimpan di flasdisk, data yang tersimpan di website dan sebagainya. (Rahmat, 2009).

Dalam penelitian ini data dokumentasi yang diperoleh adalah data kependudukan Desa Sidomulyo dan potensi Desa Sidomulyo yang datanya diperoleh dari kantor Desa Sidomulyo. Data ini berupa dokumen tertulis dari buku potensi Desa Sidomulyo tahun 2013.



3.4. Jenis Dan Sumber Data

3.4.1. Jenis Data

Dalam suatu penelitian ada beberapa jenis data yang digunakan, dalam penelitian ini jenis data yang digunakan ini adalah data kualitatif dan kuantitatif. Data kualitatif adalah data yang berbentuk kata kata bukan dalam bentuk angka, biasanya data ini diuraikan secara luas. Data ini diperoleh dari berbagai macam teknik pengumpulan data seperti wawancara, analisis dokumen dan observasi. Sedangkan data kuantitatif adalah data yang berbentuk angka atau bilangan, data kuantitatif dapat diolah atau dianalisis menggunakan teknik perhitungan matematika atau statistika (Salim, 2013).

3.4.2. Sumber Data

a. Data Primer

Menurut Lipana (2013) data primer adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan oleh peneliti secara langsung dari sumber datanya. Data primer disebut juga sebagai data asli atau data baru yang memiliki sifat *up to date*. Untuk mendapatkan data primer, peneliti harus mengumpulkannya secara langsung.

Data primer dari penelitian ini terdiri dari :

1. Kondisi sosial, budaya, ekonomi serta saran dan harapan masyarakat pesisir dengan adanya Jalur Lintas Selatan..
2. Manfaat dari pembangunan Jalur Lintas selatan baik secara social maupun ekonomi.
3. Respon, saran, dan harapan masyarakat dengan adanya Jalur Lintas Selatan.
4. Biaya biaya yang dikeluarkan oleh responden terpilih (nelayan, pedagang, pembudidaya, dan wisatawan).
5. Penerimaan yang diperoleh oleh masyarakat pesisir.



b. Data Sekunder

Menurut Wijaya (2009) data sekunder adalah data yang bukan diusahakan sendiri pengumpulan datanya oleh peneliti, data sekunder berasal dari tangan kedua, ketiga dan seterusnya artinya melewati satu atau lebih pihak yang bukan peneliti sendiri.

Data sekunder diperoleh dari studi pustaka. Beberapa data yang diperoleh antara lain adalah sebagai berikut :

1. Hasil penelitian terdahulu tentang manfaat pembangunan Jalur Lintas Selatan di Jawa Tengah.
2. Data data mengenai responden yang diperoleh dari kepala Tempet Pelelangan Ikan (TPI) dan dari kepala desa Sidomulyo.
3. Teori teori yang berkaitan dengan penelitian ini seperti pembangunan, pertumbuhan ekonomi, dll
4. Data kependudukan Desa Sidomulyo yang diperoleh dari data potensi Desa Sidomulyo.
5. Potensi perikanan Desa sidomulyo

3.5. Metode Pengambilan Sampel 3.5.1, Populasi

Populasi merupakan jumlah keseluruhan dari unit analisis yang terdiri dari obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi ini biasanya dalam jumlah besar yang terdiri dari individu individu (Sugiyono 2012).

Populasi yang digunakan sebagai objek penelitian adalah masyarakat pesisir yang terdiri dari nelayan di Desa Sidomulyo (nelayan ikan pelagis dan nelayan udang lobster), pedagang (pedagang ikan, pedagang kebutuhan sehari hari,



pedagang makanan), wisatawan Pantai Anakan, Puring dan Soge, dan usaha usaha baru yang muncul setelah adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan.

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan di ketahui bahwa jumlah populasi nelayan di Desa Sidomulyo adalah 276 orang dengan 10 % diantaranya tidak memiliki perahu sendiri (28 orang) yang terbagi dalam 7 kelompok nelayan, pedagang adalah 41 dengan rincian 9 pedagang ikan, 24 pedagang kebutuhan sehari hari dan 8 pedagang makanan, pembudidaya adalah 1 kelompok yang terdiri dari 8 anggota, 1 usaha pembuatan perahu fiber, 1 usaha sepeda air bebek serta wisatawan yang jumlahnya tak terhingga. Data ini diperoleh dari kantor Desa Sidomulyo, hasil pengamatan, wawancara, dan kantor pelelangan ikan Tawang sedangkan untuk populasi wisatawan adalah tidak terhingga. Jumlah populasi yang ada adalah 297 orang. Untuk lebih jelasnya jumlah populasi yang ada bisa dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 2 : Populasi Masyarakat Pesisir

No	Sasaran Penelitian	Populasi (Orang)
1	Nelayan Ikan Pelagis	198
	Nelayan Udang Lobster	50
2	Pedagang Ikan	9
	Pedagang kebutuhan sehari hari	24
	Pedagang Makanan	8
3	Pembudidaya	8
4	Pembuat Perahu Fiber	1
5	Usaha Sepeda Air Bebek	1
	Jumlah Populasi	299
6	Pengunjung Pariwisata	Tak Terhingga

3.5.2. Sampel Dan Metode pengambilan Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi yang diambil dan dipergunakan untuk memenuhi sifat serta ciri ciri yang dikehendaki dari sifat populasi. Tujuan dari



penentuan sampel yaitu untuk memperoleh keterangan mengenai obyek penelitian dengan cara mengamati hanya sebagian dari populasi. Tujuan lain dari penentuan sampel adalah untuk menentukan sifat umum dari populasi untuk menarik generalisasi dari suatu penelitian (Candraningrum, 2005).

Dalam penelitian ini sampel terbagi ke dalam beberapa subpopulasi dan strata berdasarkan matapencaharian maka metode pengambilan sampel yang digunakan adalah *stratified sampling*. Menurut Nurnugroho (2010) *stratified sampling* adalah cara mengambil sampel dengan memperhatikan strata (tingkatan) dalam populasi, data sebelumnya dikelompokkan ke dalam tingkatan atau subpopulasi seperti tinggi, rendah, baik, umur, pekerjaan, sampel diambil dari tingkatan atau subpopulasi tertentu.

Adapun metode atau langkah langkah dalam pengambilan sampel dengan *stratified sampling* adalah sebagai berikut :

- Populasi dikelompokkan menjadi sub - sub populasi berdasarkan kriteria tertentu berdasarkan unsur populasi. Masing - masing sub populasi diusahakan homogen.
- Dari masing - masing sub populasi kemudian diambil sebagian anggota secara acak baik dengan komposisi proposional atau disproporsional.
- Total anggota yang diambil ditetapkan sebagai jumlah anggota sampel penelitian.

Dalam penelitian ini pengambilan sampel terlebih dahulu populasi dibagi kedalam beberapa strata atau subpopulasi seperti ditunjukkan pada tabel 2 diatas.

Kemudian ditentukan besar sampel dari setiap subpopulasi. Berdasarkan pendapat



gey dan Dehli (1992), pada penelitian deskriptif, sampel yang diambil minimal 10 % dari jumlah populasi.

Dalam penelitian ini sampel yang diambil adalah 20 % dari total populasi sebanyak 299 responden yaitu 60 responden karena populasi terbagi menjadi beberapa strata. Jumlah populasi yang ada tidak seimbang maka digunakan *disproporsional* yaitu peneliti bisa mengambil semua atau menentukan sendiri jumlah sampel yang bisa mewakili subpopulasi yang ada (Sugiyono 2012). Untuk jumlah sampel yang diambil bisa dilihat pada table dibawah ini :

Tabel 3 : Jumlah Populasi dan Sampel

No	Sasaran Penelitian	Populasi (orang)	Sampel (orang)
1	Nelayan ikan pelagis	198	25
	Nelayan udang lobster	50	10
2	Pedagang Ikan	9	5
	Pedagang Kebutuhan Sehari Hari	24	12
	Pedagang Makanan	8	4
3	Pembudidaya	8	4
4	Pembuat perahu Fiber	1	1
5	Usaha Sepeda Air Bebek	1	1
6	Wisatawan	Tak Terhingga	36
Jumlah Sampel			98

Untuk mengetahui sampel pengunjung pariwisata di Desa Sidomulyo digunakan rumus *linier time function* ($T = t_0 + t_1 n$). Pada rumus ini jumlah sampel ditentukan berdasarkan waktu yang efektif yang digunakan untuk melakukan penelitian (Wirawan, 2013). Pertimbangan dalam penelitian dengan menggunakan rumus ini adalah peneliti tidak memiliki cukup waktu dalam melakukan penelitian serta memiliki waktu yang terbatas.

Untuk melaksanakan penelitian tentang pariwisata Desa Sidomulyo adalah selama 4 hari yaitu pada hari minggu sedangkan waktu yang digunakan dalam pengambilan sampel dalam sehari adalah 3 jam , yaitu antara pukul 14.00 – 17.00 karena pada waktu ini merupakan waktu yang efektif karena banyak wisatawan yang



datang. Dengan demikian maka jumlah sampel dapat diketahui dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$T = t_0 + t_1 \cdot n$$

$$n = \frac{T - t_0}{t_1} = \frac{720 - 180}{15}$$

$$n = 36$$

Dimana : T = Waktu penelitian 4 hari (3 jam x 60 menit x 4 hari = 720 menit).

: t₀ = Periode waktu harian 3 jam (3 jam x 60 menit = 180 menit).

: t₁ = Waktu pengisian kuisisioner (15 menit)

n = 36 (jumlah responden)

Berdasarkan rumus diatas diperoleh nilai n (jumlah responden atau jumlah sampel)

sebesar 36, artinya jumlah sampel/responden untuk pengunjung pariwisata adalah

36 orang. Dalam pemilihan responden tidak berdasarkan syarat tertentu, artinya

semua wisatawan yang datang memiliki kesempatan yang sama untuk menjadi

responden untuk kelengkapan data penelitian yang diperlukan.

3.6. Metode Analisis Data

Metode analisis merupakan suatu metode yang digunakan untuk mengolah

data dari hasil penelitian yang telah dilakukan. Tahap ini digunakan untuk

merangkum semua masalah yang ada yang kemudian dituangkan secara global.

(Simamora dalam Oktora 2011)

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini “Manfaat

Pembangunan Jalur Lintas Selatan (JLS) Terhadap Masyarakat Pesisir Di Desa

Sidomulyo, Kecamatan Ngadirojo, Kabupaten Pacitan, Jawa Timur” adalah metode

deskriptif kualitatif dan kuantitatif .



3.6.1. Analisa Data Kualitatif

Pendekatan penelitian kualitatif sering disebut dengan *naturalistic inquiry* (inkuri alamiah). Setiap data kualitatif mempunyai karakteristiknya sendiri. Data kualitatif berada secara tersirat di dalam sumber datanya. Sumber data kualitatif adalah catatan hasil observasi, transkrip interview mendalam (*depth interview*), dan dokumen terkait berupa tulisan ataupun gambar (Efianingrum, 2010).

Sugiyono (2012) juga menegaskan bahwa dalam penelitian kualitatif, teknik analisis data yang digunakan adalah diarahkan untuk menjawab rumusan masalah yang telah dirumuskan dalam proposal. Dalam penelitian kualitatif data diperoleh dari berbagai sumber dengan menggunakan teknik pengumpulan data yang bermacam-macam data yang diperoleh pada umumnya adalah data kualitatif, sehingga teknik yang digunakan untuk menganalisis data belum jelas. Oleh karena itu sering mengalami kesulitan. Analisa data deskriptif kualitatif pada penelitian ini meliputi :

1. Manfaat Sosial Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Masyarakat Pesisir.

Manfaat / benefit adalah kegunaan suatu keluaran yang dirasakan langsung oleh masyarakat, dapat berupa tersedianya jasa atau fasilitas yang dapat diakses oleh publik, sedangkan dampak adalah ukuran tingkat pengaruh sosial, ekonomi, lingkungan atau kepentingan umum lainnya yang dinilai oleh pencapaian kinerja setiap indikator dalam suatu kegiatan dan secara sederhana dampak bisa diartikan sebagai hasil dalam jangka panjang dan lebih luas efeknya (Estutik, 2013).

Data deskriptif kualitatif mengenai manfaat dan dampak sosial dari pembangunan Jalur Lintas Selatan diperoleh dari observasi dan wawancara dengan kuesioner. Manfaat sosial yang dimaksud dalam penelitian ini adalah manfaat -



manfaat yang diperoleh oleh masyarakat pesisir dengan adanya pembangunan Jalur Lintas selatan atau kegunaan dari Jalur Lintas selatan. Sedangkan dampak yang dimaksud adalah akibat atau efek yang ditimbulkan dengan adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan dengan melihat manfaat, manfaat yang ada dan merupakan hasil jangka panjang yang lebih luas efeknya.

2. Respon, Saran, dan Harapan Masyarakat Pesisir Dengan Adanya Jalur Lintas Selatan.

Dalam penelitian ini respon merupakan tanggapan dan reaksi masyarakat terhadap pembangunan Jalur Lintas selatan, respon ada yang positif dan juga negative. Sedangkan saran dan harapan merupakan sesuatu yang diinginkan atau diharapkan masyarakat, saran biasanya bersifat mengkritisi karena masyarakat menganggap masih ada kekurangan dan harapan biasanya kelanjutan dari saran yang tujuannya agar menjadi lebih baik.

Respon, saran, dan harapan ini diambil dari responden responden terpilih (nelayan, pedagang, wisatawan, dan usaha usaha baru yang muncul setelah adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan.). Dari sekian banyak saran dan harapan nantinya akan disimpulkan dan dipilih saran dan harapan yang baik dan tepat, artinya saran dan harapan bukan berdasarkan dari kepentingan pribadi tetapi saran dan harapan adalah untuk kebaikan bersama.

3.6.2. Analisa Data Kuantitatif

Data kuantitatif adalah data yang berbentuk angka atau bilangan, data kuantitatif dapat diolah atau dianalisis menggunakan teknik perhitungan matematika atau statistika (Salim, 2013). Analisis deskriptif kuantitatif adalah proses pengumpulan, menganalisis, dan pengolahan data yang diangkakan atau dalam



bentuk angka. Analisa data secara kuantitatif digunakan untuk mengetahui manfaat dan dampak pembangunan Jalur Lintas Selatan secara ekonomi baik sebelum dan sesudah adanya Jalur Lintas selatan. Analisa kuantitatif yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

a. Pembiayaan

Menurut Prasetyo (1996), biaya adalah nilai dari suatu masukan ekonomik yang diperlukan, yang dapat diperkirakan dan dapat diukur untuk menghasilkan suatu produk. Menurut sifatnya, biaya dapat digolongkan menjadi biaya tetap dan biaya variabel. Biaya tetap yaitu biaya yang sifatnya tidak dipengaruhi oleh besarnya produksi seperti pajak, penyusutan alat produksi, sewa tanah, dan lain-lain.

Sedangkan biaya variabel adalah biaya yang dipengaruhi oleh besarnya produksi yang dikehendaki.

$$TC = FC + VC$$

Keterangan: TC = *Total cost* (biaya total)

FC = *Fixed Cost* (biaya tetap)

VC = *Variable Cost* (biaya tidak tetap)

b. Penerimaan

Soekartawi (1995), menyatakan penerimaan adalah perkalian antara produksi yang diperoleh dengan harga jual setempat, pernyataan ini dapat ditulis sebagai berikut

$$TR = Yi \cdot Pyi$$

Keterangan : TR : Penerimaan (Rp)

Yi : Produksi yang diperoleh dalam 1 kali usaha (kg)



Pyi : Harga produk Y (Rp/kg)

c. Keuntungan

menurut Prasetyo (1996) pendapatan atau keuntungan merupakan selisih penerimaan dengan biaya yang dikeluarkan. Sedangkan menurut Soekartawi (1995), menyatakan bahwa selisih antara penerimaan dan semua biaya, dengan persamaan sebagai berikut

$$Pd : TR - TC$$

Keterangan Pd : Pendapatan bersih (keuntungan)
TR : Total revenue / penerimaan total
TC : Total cost/Biaya total

d. Nilai Manfaat

Perhitungan nilai manfaat digunakan untuk melihat seberapa besar manfaat yang diberikan terhadap masyarakat dengan adanya Jalur Lintas Selatan di desa Sidomulyo, Kecamatan Nagdirojo, Kabupaten Pacitan. Setelah diketahui nilai manfaatnya maka dapat diketahui dampak yang ditimbulkan dari adanya pembangunan Jalur Lintas selatan di Desa sidomulyo :

Menurut Purwanti (2004), cara perhitungan nilai manfaat ini adalah sebagai berikut :

- 1) Menghitung nilai investasi, umur teknis, dan nilai depresiasinya. Nilai depresiasi merupakan hasil pembagian dari jumlah investasi yang digunakan dengan umur teknisnya.
- 2) Menghitung asumsi mengenai jumlah nelayan, pedagang, pembudidaya, dan wisatawan.



3) Menghitung biaya operasional dan pemeliharaan dari input input yang digunakan.

4) Menghitung nilai manfaat dari pembangunan Jalur Lintas Selatan terhadap masyarakat.

5) Menghitung nilai manfaat bersih yang dihasilkan yaitu

$$\text{Total nilai manfaat bersih} = \text{total nilai manfaat} - (\text{total investasi} + \text{total biaya dan perawatan}).$$



BAB IV

KEADAAN UMUM LOKASI PENELITIAN

4.1. Letak Geografis dan Topografis

Desa Sidomulyo merupakan salah satu desa yang terletak di Kabupaten

Pacitan, Propinsi Jawa Timur. Luas wilayah Desa Sidomulyo adalah 480.652 Ha.

Batas batas wilayah desa Sidomulyo adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Desa Padi, Kecamatan Tulakan
- Sebelah Timur : Desa Hadiwarno dan Hadiluwih, Kecamatan Ngadirojo
- Sebelah Selatan : Samudra Indonesia
- Sebelah Barat : Desa Jetak, Kecamatan Tulakan

Desa Sidomulyo merupakan salah satu desa dari 18 desa yang ada di Kecamatan Ngadirojo, Kabupaten Pacitan yang berada di daerah pesisir. Desa

Sidomulyo ini terdiri dari 9 dusun yaitu Dusun Tawang Wetan, Dusun Tawang Kulon, Dusun Krajan, Dusun Pagutan, Dusun Soge, Dusun Tempursari, Dusun Ledok Wetan, Ledok Kulon, Dusun Pursari, dan Dusun Tamansari (Potensi Desa Sidomulyo tahun 2013)

Secara geografis desa Sidomulyo kabupaten Pacitan terletak di antara $110^{\circ} 55'$ - $111^{\circ} 25'$ Bujur timur dan $7^{\circ} 55'$ - $8^{\circ} 17'$ Lintang Selatan yang berada di dataran rendah yaitu 10 sampai 100 meter diatas permukaan laut. Desa Sidomulyo merupakan daerah pesisir karena terletak tepat di dekat pantai selatan, hanya dibatasi dengan jalan raya Jalur Lintas Selatan dari wilayah pantai. Desa Sidomulyo memiliki dua iklim seperti daerah daerah Di Indonesia lainnya yaitu kemarau dan



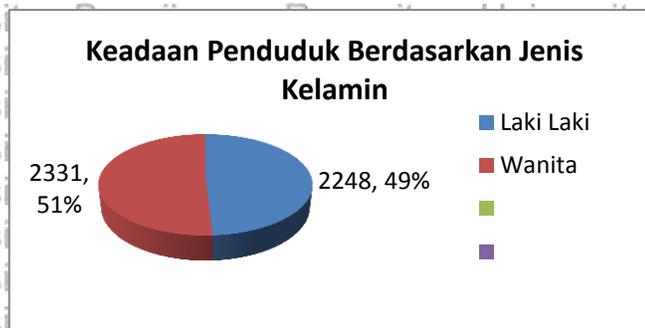
penghujan. Jarak dari pusat pemerintahan Desa Sidomulyo dengan pusat pemerintahan Kecamatan Ngadirojo adalah 6 km, dari Kabupaten Pacitan sejauh 30 km dan jarak ke pusat pemerintahan Jawa Timur adalah 257 km (Potensi Desa Sidomulyo tahun 2013)

4.2 Keadaan Penduduk

Keadaan penduduk bisa digambarkan berdasarkan beberapa kategori yaitu berdasarkan jenis kelamin, tingkat usia, berdasarkan tingkat pendidikan, berdasarkan mata pencaharian, dan berdasarkan agama. Untuk lebih jelasnya diuraikan seperti di bawah ini :

4.2.1. Penduduk Berdasarkan jenis Kelamin

Jumlah penduduk desa sidomulyo adalah 4.579 jiwa. Penduduk Desa Sidomulyo berdasarkan jenis kelamin dapat dikelompokkan menjadi dua kelompok yaitu laki laki dan perempuan. Untuk penduduk yang berjenis kelamin laki laki berjumlah 2.248 jiwa atau sekitar 49,10 % sedangkan penduduk yang berjenis kelamin wanita adalah sejumlah 2.331 jiwa atau sekitar 50,90 %. Untuk lebih jelasnya keadaan penduduk Desa Sidomulyo berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada Gambar 6 di bawah ini :



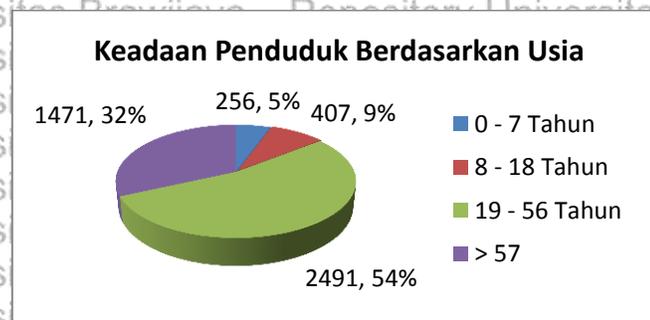
Gambar 6 : Persentase Penduduk Desa Sidomulyo Berdasarkan Jenis Kelamin



Dari gambar diatas terlihat bahwa keadaan penduduk desa Sidomulyo berdasarkan jenis kelamin antara laki laki dan wanita tidak ada yang saling mendominasi, meskipun lebih banyak wanita perbedaanya tidak terlalu mencolok, hanya sekitar 2%.

4.2.2 Penduduk Berdasarkan Tingkat Usia

Keadaan penduduk Desa Sidomulyo berdasarkan tingkat usia dapat dikelompokkan menjadi beberapa kelompok, yaitu kelompok pertama merupakan kelompok penduduk yang memiliki usia 0 sampai dengan 7 tahun berjumlah 256 orang atau sekitar 5,53 %, kelompok kedua merupakan kelompok penduduk yang memiliki usia 8 sampai dengan 18 tahun berjumlah 407 orang atau sekitar 8,8 %, kelompok ketiga merupakan kelompok penduduk yang memiliki usia 19 sampai dengan 56 tahun berjumlah 2.491 orang atau sekitar 53,85 %, dan kelompok keempat merupakan kelompok penduduk yang memiliki usia 57 tahun keatas berjumlah 1.471 orang atau sekitar 31,80 %. Untuk lebih jelasnya keadaan penduduk berdasarkan tingkat usia dapat dilihat pada Gambar 7 di bawah ini :



Gambar 7 : Persentase Penduduk Desa Sidomulyo Berdasarkan Usia

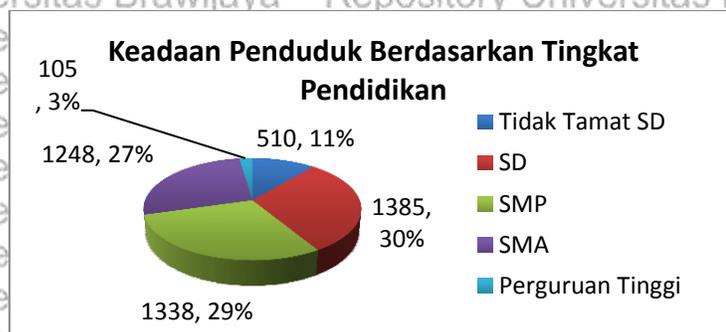
Dari gambar diatas terlihat bahwa keadaan penduduk desa Sidomulyo berdasarkan usia sangat bervariasi mulai usia anak anak, remaja, dewasa, dan usia



tua, tetapi lebih didominasi oleh penduduk usia dewasa yaitu sekitar 54 % dan yang terendah adalah penduduk usia anak-anak yang hanya sekitar 5 %.

4.2.3. Penduduk Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Keadaan penduduk Desa Sidomulyo berdasarkan tingkat pendidikan dapat dikelompokkan menjadi beberapa kelompok, yaitu kelompok pertama merupakan kelompok penduduk yang tidak tamat SD/Sederajat berjumlah 510 orang atau sekitar 11,12 %, kelompok kedua merupakan kelompok penduduk yang tamat SD berjumlah 1.383 orang atau sekitar 30,17 %, kelompok ketiga merupakan kelompok penduduk yang tamat SMP berjumlah 1.338 orang atau sekitar 29,18 %, kelompok keempat merupakan kelompok penduduk yang tamat SMA berjumlah 1.248 orang atau sekitar 27,22 %, dan kelompok kelima merupakan kelompok penduduk yang tamat perguruan tinggi berjumlah 105 orang atau sekitar 2,30 %. Untuk lebih jelasnya keadaan penduduk berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada Gambar 8 di bawah ini :



Gambar 8 : Persentase Penduduk Desa Sidomulyo Berdasarkan Tingkat Pendidikan

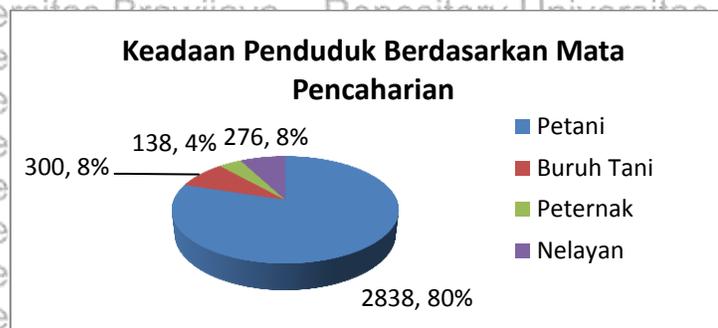
Dari gambar diatas terlihat bahwa keadaan penduduk desa Sidomulyo berdasarkan tingkat pendidikan sangat bervariasi mulai dari tidak tamat SD, Sd, SMP, SMA/SMU sederajat, dan S1/perguruan tinggi, tetapi tingkat pendidikan SD adalah yang tertinggi yaitu sekitar 30 %, kemudian di ikuti SMP dan SMA yang



masing masing sekitar 29 % dan 27 %. Sedangkan tingkat pendidikan terendah adalah perguruan tinggi yang hanya sekitar 3 %. Hal ini bisa disimpulkan bahwa tingkat pendidikan penduduk desa Sidomulyo masih tergolong rendah.

4.2.4 Penduduk Berdasarkan Mata Pencaharian

Keadaan penduduk Desa Sidomulyo berdasarkan mata pencaharian dapat dikelompokkan menjadi beberapa kelompok, yaitu kelompok pertama merupakan kelompok penduduk yang memiliki mata pencaharian sebagai petani berjumlah 2.838 orang atau sekitar 79,89 %, kelompok kedua merupakan kelompok penduduk yang memiliki mata pencaharian sebagai pekerja buruh tani berjumlah 300 orang atau sekitar 8,44%, kelompok ketiga merupakan kelompok penduduk yang memiliki mata pencaharian sebagai peternak berjumlah 138 orang atau sekitar 3,88%, dan kelompok keempat adalah kelompok penduduk yang memiliki mata pencaharian sebagai nelayan yaitu berjumlah 276 orang atau sekitar 7,77 %. Untuk lebih jelasnya keadaan penduduk berdasarkan mata pencaharian dapat dilihat pada Gambar 9 di bawah ini :



Gambar 9 :Persentase Penduduk Desa Sidomulyo Berdasarkan Mata pencaharian

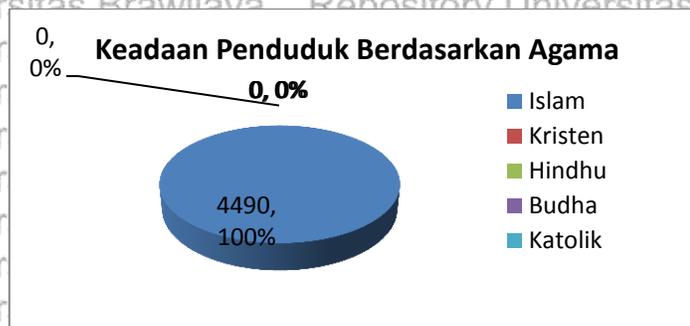
Dari gambar diatas terlihat bahwa keadaan penduduk desa Sidomulyo berdasarkan mata pencaharian sangat bervariasi mulai dari petani, buruh tani, peternak, dan nelayan. Meskipun desa Sidomulyo berada di Jalur Lintas Selatan



dekat dengan pantai akan tetapi nelayan bukan merupakan mata pencaharian utama melainkan sektor pertanian yang menjadi unggulan. Hal ini bisa dilihat dari data di atas yaitu petani sebesar 80 % sedangkan nelayan hanya 8 %.

4.2.5. Penduduk Berdasarkan Agama

Keadaan penduduk Desa Sidomulyo berdasarkan agama adalah semua penduduk desa Sidomulyo beragama islam yaitu sejumlah 4.490 jiwa (orang) Untuk lebih jelasnya keadaan penduduk berdasarkan agama dapat dilihat pada Gambar 10 di bawah ini :



Gambar 10 : Persentase Penduduk Desa Sidomulyo Berdasarkan Agama

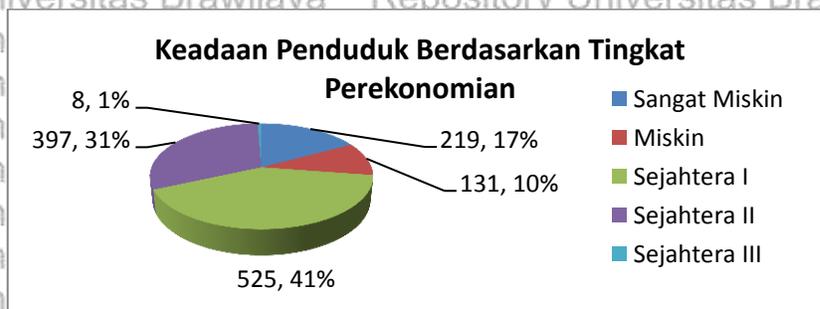
Dari gambar diatas terlihat bahwa keadaan penduduk desa Sidomulyo berdasarkan agama 100 % penduduknya beragama Islam.

4.2.6. Penduduk Berdasarkan Tingkat Perekonomian

Keadaan penduduk Desa Sidomulyo berdasarkan tingkat perekonomian dapat dikelompokkan menjadi beberapa kelompok, yaitu kelompok pertama merupakan kelompok penduduk yang digolongkan sangat miskin berjumlah 219 KK atau sekitar 17,10 % dengan jumlah penghasilan Rp 400.000,00/bulan, kelompok kedua merupakan kelompok penduduk yang digolongkan miskin berjumlah 131 KK atau sekitar 10,23 % dengan jumlah penghasilan sebesar Rp 550.000,00/bulan, kelompok ketiga merupakan kelompok penduduk yang digolongkan sejahtera 1



berjumlah 525 KK atau sekitar 41.01 % dengan jumlah penghasilan sebesar Rp 1.150.000,00/bulan, kelompok keempat merupakan kelompok yang digolongkan sejahtera II berjumlah 397 KK atau sekitar 31,01 % dengan jumlah penghasilan Rp 2.500.000,00/bulan, dan kelompok kelima merupakan kelompok yang digolongkan sejahtera III berjumlah 8 KK atau sekitar 0,62 % dengan jumlah penghasilan Rp 6.000.000,00/bulan. Untuk jelasnya keadaan penduduk Desa Sidomulyo berdasarkan tingkat perekonomian masyarakat dapat dilihat pada Gambar 11 dibawah ini :



Gambar 11 : Persentase Penduduk Desa Sidomulyo Berdasarkan Tingkat Perekonomian

Dari gambar diatas terlihat bahwa keadaan penduduk desa Sidomulyo berdasarkan tingkat perekonomian sangat bervariasi mulai dari sangat miskin, miskin, sejahtera I, sejahtera II, dan sejahtera III. Tetapi paling banyak adalah penduduk yang memiliki tingkat perekonomian sejahtera I yaitu sekitar 41 %, sedangkan paling rendah adalah penduduk yang memiliki tingkat perekonomian sejahtera III yang hanya sekitar 1 %. Dari data tersebut bisa disimpulkan bahwa tingkat perekonomian penduduk desa Sidomulyo adalah sejahtera dengan penghasilan Rp 1.150.000,00/bulan.



4.3. Potensi Perikanan Desa Sidomulyo

Lokasi penelitian ini adalah Di Desa Sidomulyo, Kecamatan Ngadirojo, Kabupaten Pacitan, Jawa Timur. Desa sidomulyo selain memiliki potensi di sektor peternakan dan pertanian juga memiliki potensi di sektor perikanan, hal ini di dukung dengan letak geografis yang berada di pesisir pantai selatan dengan ketinggian 10 sampai 100 meter diatas permukaan laut. Oleh karena itu penelitian ini difokuskan disektor perikanan yaitu perikanan tangkap (nelayan), pedagang ikan, budidaya, dan pariwisata.

Sektor pertanian masih menjadi unggulan di daerah ini dibuktikan dengan mayoritas penduduknya yang bermatapencaharian sebagai petani dan buruh tani akan tetapi sektor perikan juga menjadi mata pencaharian utama khususnya di dusun Tawang Wetan dan Tawang Kulon, hamper semua penduduknya di dua dusun ini menggantungkan hidupnya dari laut dan berprofesi sebagai nelayan dan pedagang ikan. Di dusun Tawang wetan juga terdapat Tempat Pelelangan Ikan yang cukup dikenal masyarakat yaitu Tempat Pelelangan Ikan Tawang

Sektor perikanan yang paling menonjol adalah sektor penangkapan atau nelayan dengan jumlah nelayan sebanyak 276 orang dari 270 KK. Nelayan nelayan di daerah ini adalah nelayan tradisional karena hanya menggunakan perahu sampan dengan mesin maksimal 5 GT atau 12 PK. Untuk mempermudah dalam mendistribusikan ikan hasil tangkapan kepada bakul bakul dan juga konsumen di Tempat pelelangan ikan tawang juga ada pedagang pedagang ikan yang jumlahnya 9 pedagang, baik pedagang kecil maupun besar.

Sektor perikanan yang lainya adalah budidaya dan pariwisata. Untuk sektor budidaya adalah budidaya udang vanamei (*Litopenaeus vanamei*) yang baru berdiri kira kira satu tahun ini, pemilik budidaya ini adalah kelompok tani yang diketuai oleh



bapak Cipto dengan beranggotakan 6 orang. Sektor perikanan pariwisata juga ada di daerah ini yaitu pantai Anakan, Puring, dan pantai Soge. Pantai ini akhir-akhir ini cukup ramai dikunjungi para pengunjung karena telah dibukanya Jalur Lintas Selatan, selain itu juga karena pesona keindahannya. Pantai Soge adalah pantai berpasir putih dan memiliki garis pantai yang cukup panjang yaitu kira-kira 1.000 meter.

Komoditas ikan di daerah ini juga lumayan beragam seperti Ikan Teri, ikan Tongkol, ikan Layur, Ikan Banyar, ikan Tuna, Ikan Pari, ikan tengiri, ikan Cumi, ikan Jambal, ikan lele, dll. Selain dari jenis ikan komoditas perikanan yang lain adalah udang lobster dan rumput laut. Rumput laut yang menjadi unggulan di daerah ini adalah rumput laut jenis *Grasillaria* dan *Euchonema Chotoni*. Lokasi budidaya rumput laut di daerah ini adalah di teluk tawang, hal ini memungkinkan dilakukan karena kondisi ombaknya yang tidak terlalu besar, metode budidaya yang digunakan adalah metode rakit. Dari sekian komoditas ikan yang ada memiliki jumlah produksi yang berbeda di tiap tahunnya, berikut ini adalah jumlah produksi beberapa jenis ikan tiap tahunnya :

Tabel 4 : Jenis ikan Dan Produksi Perikanan Desa Sidomulyo tahun 2013

No	Jenis Komoditas Perikanan	Produksi (Ton/tahun)
1	Ikan Tuna	1
2	Ikan Tongkol/Cakalang	2
3	Ikan tengiri	1
4	Udang/Lobster	2
5	Ikan Layur	1
6	Ikan Lele	1
7	Rumput Laut	2

Sumber : Potensi Desa Sidomulyo, 2013



BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1. Pembangunan infrastruktur jalur Lintas selatan

Jalur Lintas Selatan Pulau Jawa merupakan salah satu jaringan jalan yang terpenting di Pulau Jawa. Hal ini dikarenakan jalur lintas selatan merupakan penghubung utama antara berbagai kota yang berada di bagian selatan Pulau

Jawa. Seiring dengan pesatnya perkembangan perekonomian dan penduduk Pulau Jawa, maka jalur ini memerlukan adanya perkembangan jaringan.

Pengembangan jaringan jalan Lintas Selatan Jawa, dimulai dari Banten - Jawa Barat - Jawa Tengah - D.I. Yogyakarta - Jawa Timur. Untuk Provinsi Jawa

Timur, dimulai dari kota Pacitan - Trenggalek - Tulungagung - Blitar - Malang Jember - Banyuwangi. Tujuan utama dari pengembangan ini adalah:

- Untuk mengembangkan regional wilayah selatan Pulau Jawa.
- Memperlancar transportasi Jawa bagian selatan.
- Mengurangi beban lalu lintas, terutama Jawa bagian utara dan tengah.
- Meningkatkan obyek pariwisata khususnya daerah pantai selatan Pulau Jawa

Mega proyek pembangunan Jalur Lintas selatan ini juga melewati Desa Sidomulyo, Kabupaten Pacitan tempat diadakanya penelitian ini. Pembangunan

Jalur Lintas Selatan di daerah ini awalnya menemui beberapa kendala, diantaranya adalah mengenai pembebasan lahan karena melewati tanah tanah milik masyarakat.

Setelah melalui perundingan yang cukup lama dengan masyarakat akhirnya tanah tanah milik masyarakat berhasil dibebaskan dengan ganti rugi yang sepadan.



Masyarakat juga menyadari manfaat dan dampak yang akan ditimbulkan dari pembangunan Jalur Lintas selatan ini memajukan Desa Sidomulyo.

Jalur Lintas Selatan di Desa Sidomulyo ini mulai dibuka mulai awal tahun 2012. Beberapa bulan setelah Jalur Lintas Selatan dibuka, Desa Sidomulyo mulai lebih dikenal masyarakat luas dan masyarakat mulai memanfaatkan situasi ini dengan membuka warung-warung makan di pinggir jalan dan ditepi pantai, akibatnya pun wisata pantai yang ada di daerah ini seperti pantai Soge, pantai Anakan, dan pantai Puring ramai dikunjungi wisatawan, bahkan tidak jarang wisatawan dari luar daerah. Kondisi Jalur Lintas selatan dapat dilihat seperti Gambar 12 dan 13 dibawah ini :



Gambar 12 : Jembatan Soge



Gambar 13 : Jalur Lintas selatan

5.2. Karakteristik Responden

Untuk kebutuhan analisis data responden, maka disajikan karakteristik responden yang meliputi : tingkat pendidikan, umur, dan agama. Aspek-aspek tersebut diperoleh berdasarkan kuisioner dari responden di lokasi penelitian.

5.2.1. Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Salah satu faktor yang mempengaruhi tingkat keberhasilan suatu penelitian adalah tingkat validasi yang disampaikan oleh para responden. Keakuratan dan



kebenaran data setidaknya dipengaruhi oleh tingkat pendidikan responden penelitian. Semakin tinggi tingkat pendidikan responden, maka akan semakin tinggi pula tingkat kebenaran dan keakuratan data yang diberikan, demikian pula sebaliknya semakin rendah tingkat pendidikan responden maka data dan informasi yang diberikan keakuratannya semakin rendah. Responden dalam penelitian ini dibagi menjadi 4 kelompok yaitu nelayan, pedagang ikan, pembudidaya dan pengunjung pariwisata. Untuk jelasnya terkait jumlah dan persentase tingkat pendidikan responden bisa dilihat pada table berikut

Tabel 5 : Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan

No	Responden Penelitian	Tingkat Pendidikan				Jumlah sampel(orang)	
		Tidak Tamat SD (orang)	SD (orang)	SMP (orang)	SMA (orang)		S1 (orang)
1	Nelayan ikan pelagis	3	12	8	2	25	
	Nelayan udang lobster	1	5	3	1	10	
2	Pedagang ikan	-	3	-	1	5	
	Pedagang took	-	4	5	3	12	
	Pedagang makanan	-	-	1	3	4	
3	Pembudidaya	-	1	2	1	4	
4	Pembuat Perahu Fiber	-	-	-	1	1	
5	Usaha Sepeda Air Bebek	-	-	-	1	1	
6	Pengunjung Pariwisata	1	4	2	20	9	36
Total Sampel						98	

5.2.2. Responden Berdasarkan Umur/Usia

Umur menjadi aspek kedua untuk mengetahui karakteristik responden. Umur juga akan mempengaruhi tingkat keakuratan data dalam suatu penelitian karena



umur berhubungan dengan seberapa lama responden tersebut menekuni pekerjaan tersebut. Semakin lama responden menekuni suatu pekerjaan maka data atau informasi yang diberikan akan lebih tinggi keakuratannya, begitu juga sebaliknya.

Responden dalam penelitian ini dibagi menjadi 4 kelompok yaitu nelayan, pedagang ikan, pembudidaya dan pengunjung pariwisata. Untuk lebih jelasnya mengenai jumlah dan persentase dari aspek umur dapat dilihat pada table berikut :

Tabel 6 : Responden Berdasarkan Usia

No	Responden	Umur				Jumlah sampel
		0 – 15	16 – 30	31 – 60	> 61	
1	Nelayan ikan pelagis	-	3	22	-	25
	Nelayan udang lobster	-	-	10	-	10
2	Pedagang Ikan	-	-	5	-	5
	Pedagang Toko	-	1	11	-	12
	Pedagang Makanan	-	-	4	-	4
3	Pembudidaya	-	1	3	-	4
4	Pembuat Perahu Fiber	-	-	1	-	1
5	Usaha Sepeda Air Bebek	-	-	1	-	1
6	Pengunjung Pariwisata	1	26	9	-	36
Total Sampel						98

5.2.3. Responden Berdasarkan Agama

Selain umur dan tingkat pendidikan, karakteristik yang perlu diketahui dari responden adalah aspek agama. Aspek agama tidak akan berpengaruh terhadap validitas data ataupun informasi yang diberikan oleh responden. Tetapi aspek ini untuk mengetahui data data dari responden. Responden dalam penelitian ini dibagi menjadi 4 kelompok yaitu nelayan, pedagang ikan, pembudidaya dan pengunjung pariwisata. Untuk lebih jelasnya mengenai jumlah dan persentasi dari aspek agama responden dapat dilihat pada table berikut :



Tabel 7 : Responden berdasarkan agama

No	Responden	Agama					Jumlah sampel
		Islam	Hindu	Budha	Kristen	Katolik	
1	Nelayan ikan pelagis	25	-	-	-	-	25
	Nelayan udang lobster	10	-	-	-	-	10
2	Pedagang Ikan	5	-	-	-	-	5
	Pedagang Toko	12	-	-	-	-	12
	Pedagang Makanan	4	-	-	-	-	4
3	Pembudidaya	4	-	-	-	-	4
4	Pembuat Perahu Fiber	1	-	-	-	-	1
5	Usaha Sepeda Air Bebek	1	-	-	-	-	1
6	Pengunjung Pariwisata	36	-	-	-	-	36
Total Sampel							98

5.3. Manfaat Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Masyarakat Nelayan

5.3.1. Masyarakat Nelayan Di Desa Sidomulyo

Potensi perikanan tangkap di Desa Sidomulyo sangat bagus karena keadaan pantai selatan yang masih alami belum tercemar. Sektor perikanan tangkap ini dimanfaatkan sebagai mata pencaharian oleh penduduk sekitar sebagai nelayan.

Nelayan di Desa Sidomulyo di dominasi oleh dua Dusun yaitu Dusun Tawang wetan dan Tawang Kulon karena lokasi nya yang paling dekat dengan pantai.

Dari penelitian yang telah dilakukan jumlah nelayan di Desa Sidomulya berjumlah 276 orang dari 270 KK. Dari 276 nelayan ini dibagi menjadi 7 kelompok nelayan yaitu Tawang Sari I berjumlah 52 orang dengan ketua kelompok Pak Wanto, Tawang Sari II berjumlah 39 orang dengan ketua kelompok Pak Guritno, Tawang Sari III berjumlah 40 orang dengan ketua kelompok Pak Tumari, Tawang sari IV berjumlah 36 orang dengan ketua kelompok Pak Ali, Tawang Sari V berjumlah 34 orang dengan ketua kelompok bapak Kadlan, Tawang sari VI berjumlah 37 orang



dengan ketua kelompok Pak Wagiman, dan Tawang Sari VII berjumlah 38 orang dengan ketua kelompok Pak Sugeng.

Dari jumlah nelayan di Desa Sidomulyo sebanyak 276 nelayan dibagi menjadi 2 kelompok yaitu nelayan ikan pelagis dan nelayan udang lobster yang tersebar di 7 kelompok nelayan Tawang Sari. Dari hasil wawancara yang telah dilakukan kepada bapak DRM, kebanyakan dari para nelayan memiliki perahu sendiri sendiri hanya sekitar 10 % yang tidak memiliki perahu dan mereka ikut nelayan lain.

Jadi bisa disimpulkan bahwa nelayan yang memiliki perahu sendiri adalah 248 orang. Untuk jumlah nelayan dengan jenis hasil tangkapan udang lobster tidak terlalu banyak karena selain hasil tangkapannya yang tidak menentu juga dikarenakan populasi lobster tidak terlalu banyak. Dari total 248 nelayan yang memiliki perahu hanya sekitar 20 % saja nelayan penangkap udang lobster, yang artinya jumlahnya sekitar 50 orang dan jumlah nelayan ikan pelagis sebanyak 198 orang.

Berdasarkan tingkat pendidikan nelayan di Desa Sidomulyo didominasi oleh lulusan tingkat Sd sederajat, hal ini terlihat dari total sampel sebanyak 35 yang tingkat pendidikannya SD sebanyak 17 orang, ini berarti tingkat pendidikan nelayan masih rendah. Sedangkan jika dilihat berdasarkan usia nelayan di Desa Sidomulyo didominasi nelayan berusia 31 – 60 tahun yaitu sebanyak 32 orang. Mayoritas nelayan beragama islam.

Perikanan tangkap (nelayan) di daerah ini masih tradisional nelayan tradisional karena hanya menggunakan perahu sampan dengan mesin maksimal 5 GT atau 12 PK seperti yang ditunjukkan Gambar 14 dan 15 dibawah ini :



Gambar 14 : Pelabuhan Tawang



Gambar: 15 : Wawancara dan Kuisisioner

5.3.2. Nelayan Ikan Pelagis

Nelayan di Desa Sidomulyo tidak hanya menangkap satu jenis ikan saja tetapi tergantung musim, jika musim tongkol mereka menangkap tongkol, jika musim layur mereka menangkap layur, dan jika musim tengiri mereka menangkap tengiri, mereka hanya menangkap ikan pelagis saja yang berukuran kecil karena nelayan di daerah ini masih nelayan tradisional yang menggunakan perahu berkekuatan 5 GT atau 13 PK. Harga ikan nya pun bervariasi, sebagai contoh ikan tongkol, sebelum ada Jalur Lintas Selatan harga tongkol rata rata Rp 8.000, 00 tetapi setelah ada Jalur lintas Selatan menjadi Rp 13.000,00. Peningkatan harga ini selain karena adanya Jalur Lintas Selatan juga karena harga BBM yang akhir - akhir ini mengalami kenaikan. Perhitungan lengkap dari nilai manfaat dapat dilihat pada table berikut :

Tabel 8: Perhitungan nilai manfaat untuk nelayan ikan pelagis.

Rincian	Jumlah		Satuan	Keterangan	Persentase
	Sebelum	Sesudah			
Investasi					
1.. Nilai Investasi					
• Perahu	7.000.000	7.000.000	Rp	Tetap	0%
• Mesin 5 GT	6.000.000	6.000.000	Rp	Tetap	0%
• Jarring 1 buah	800.000	800.000	Rp	Tetap	0%
2. Umur Teknis					
• Perahu	10	10	Tahun	Tetap	0%
• Mesin 5 GT	8	8	Tahun	Tetap	0%
• Jaring	5	5	Bulan	Tetap	0%



Lanjutan

3. Nilai Penyusutan					
• Perahu	1.944	1.944	Rp/hari	Tetap	0%
• Mesin 5 GT	2.083	2.083	Rp/hari	Tetap	0%
• Jarring	5.333	5.333	Rp/hari	Tetap	0%
Total nilai penyusutan	9.360	9.360	Rp/hari	Tetap	0%
Total nilai penyusutan untuk semua nelayan (Rp 9.360,00 x 198)	1.853.280	1.853.280	Rp/hari	Tetap	0%
Asumsi					
1. Jumlah nelayan	198	198	Orang	Tetap	0%
2. Harga rata - rata kan	8.000	13.000	Rp/kg	Naik	62,5%
3. Volume Produksi (hasil tangkapan)	100	100	kg	Tetap	0%
4. Rata - rata biaya transportasi	15.000	10.000	Rp	Turun	33,3%
5. Frekuwensi penangkapan	3	3	Minjggu	Tetap	0%
Rata rata biaya operasional dan pemeliharaan					
• Rata rata pembelian bahan bakar	350.000	500.000	Rp	Naik	43%
• Rata rata bekal makanan	15.000	15.000	Rp	Tetap	0%
• Rata Rata Es Batu	50.000	50.000	Rp	Tetap	0%
• Rata rata biaya pemeliharaan	10.000	10.000	Rp/pena ngkapan	Tetap	0%
Rata rata biaya operasional dan pemeliharaan.	415.000	575.000	Rp/pena ngkapan	Naik	38,6%
Total biaya operasional dan pemeliharaan untuk semua nelayan	82.170.000	113.950.000	Rp/pena ngkapan	Naik	38,6%
Total Biaya (Total Investasi + Total Biaya Operasional dan Pemeliharaan)	436.840 x 198 = 86.494.320	596.840 x 198 = 118.174.320	Rp/pena ngkapan	Naik	37%
Biaya/Unit (total biaya : hasil tangkapan)	4.368	5.968	Rp/unit	Naik	36,6%
Penerimaan	800.000	1.300.000	Rp/pena ngkapan	Naik	62,5%
Total nilai manfaat = penerimaan dari hasil	158.400.000	257.400.000	Rp/pena ngkapan	Naik	62,5%



Lanjutan

penjualan x jumlah nelayan					
Total nilai manfaat bersih = (total nilai manfaat – (total investasi + total biaya operasional dan pemeliharaan))	363.160 x 198 = 71.905.680	703.160 x 198 = 139.225.680	Rp/penangkapan	Naik	93,6%

Keterangan :

- Jalur Lintas Selatan dibuka mulai Juni 2012. Yang dimaksud sebelum dalam tabel diatas adalah sebelum jalur lintas selatan dibuka.
- Untuk modal investasi dihitung berdasarkan penyusutannya karena antara sebelum dan sesudah adanya JLS tidak ada pergantian modal investasi.
- Kenaikan harga ikan disebabkan banyaknya bakul dan pengunjung yang datang ke Tempat Pelelangan Ikan, selain itu juga dipengaruhi harga BBM yang naik.
- Penurunan biaya transportasi dan waktu tempuh dikarenakan jika melewati Jalur Lintas Selatan jaraknya lebih dekat dan mudah.
- Kenaikan pembelian bahan bakar dikarenakan harga BBM yang mengalami kenaikan.

Dampak secara ekonomi nelayan ikan pelagis dari adanya Pembangunan Jalur Lintas Selatan.

- 1) Kenaikan harga ikan Rp 5.000,00/kg
- 2) Penurunan biaya transportasi sebesar Rp 5.000,00terkait pembelian alat alat penangkapan.
- 3) Peningkatan pendapatan untuk setiap nelayan Rp 340.000,00 setiap kali penangkapan.



Dampak secara sosial nelayan udang lobster dari adanya Pembangunan Jalur Lintas Selatan.

- 1) Mempermudah akses transportasi untuk para nelayan karena jalan sudah teraspal dengan baik.
- 2) Meningkatkan interaksi social antar nelayan.
- 3) Waktu lebih efisien dalam pembelian peralatan penangkapan yaitu 2 jam dari yang dahulunya 3 jam setelah ada Jalur Lintas Selatan menjadi 1 jam perjalanan.
- 4) Desa Sidomulyo semakin dikenal masyarakat sehingga banyak bakul dari luar daerah yang datang ke Tempat Pelelangan ikan Tawang.

Dari manfaat dan dampak yang diterima oleh nelayan ikan pelagis seperti yang diungkapkan bapak SNR dalam wawancara singkat berikut .

Peneliti : Permisi pak, maaf dengan bapak siapa?

Responden : Sunarto

Peneliti : Manfaat dan dampak yang bapak terima dari adanya Jalur Lintas Selatan ini seperti apa pak?

Responden : ini mas banyak bakul yang datang dari pacitan, panggul, dan Trenggalek. Harga ikan juga meningkat mas, contohnya tongkol dulu harganya 8.000 sekarang bisa sampai 13.000.

Peneliti : hasil tangkapan setiap kali melaut berapa pak ?

Responden : kalau itu tidak mesti mas, kalau lagi musim ikan bisa sampai ½ ton dan harganya biasanya turun, dulu pernah waktu musim ikan 1 kg itu harganya cuma 1.000 rupiah tetapi kalau musim seperti ini 100 sampai 200 kg.

Peneliti : untuk peralatan penangkapan dan harganya berapa pak dan itu digunakan berapa lama ?

Responden : kalau dulu untuk beli perahu kecil sama mesin 12 PK itu sekitar 15 juta mas dan untuk jaringnya 800 ribuan. Untuk masa pemakaiannya tergantung pemakaiannya mas tetapi rata rata bisa sampai 8 tahun karena kita para nelayan melautnya 3 kali dalam seminggu itu maksimal.

Peneliti : terima kasih pak atas informasi yang diberikan, maaf mengganggu waktunya.

Responden : iya mas gak po po.



5.3.3. Nelayan Udang lobster

Dari hasil penelitian jumlah nelayan udang lobster adalah 50 orang. Seperti yang sudah dijelaskan diatas bahwa hasil tangkapan udang lobster ini tidak menentu dan jumlah alat tangkap juga cukup banyak, rata rata para nelayan memiliki 8 sampai 12 jaring tangkap, nelayang di Desa Sidomulyo menyebutnya jarring Rendet.

Jarring ini berbentuk lingkaran dengan diameter 1 meter. Jarring dikaitkan dengan besi yang berbentuk lingkaran dan jarring ini dipasang ditepi karang. Ketika sore hari tiba nelayan memasang jarring rendet di tepi karang kemudian dibiarkan semalaman sampai esok paginya untuk diambil. Pengambilan jarring Rendet tidak boleh terlambat sampai siang hari karena dapat merusak tubuh udang sehingga harganya akan menurun. Dalam satu kali pasang jika lagi beruntung nelayan bisa memperoleh 7 sampai 10 kg udang lobster dengan harga yang cukup lumayan yaitu untuk size 2 sampai 4 Rp. 250.000,000. Harga ini sudah cukup tinggi jika dibandingkan dengan sebelum ada Jalur Lintas Selatan yang hanya Rp 200.000,00. Perhitungan lengkap dari nilai manfaat dapat dilihat pada table berikut :

Tabel 9 : Perhitungan nilai manfaat untuk nelayan udang lobster.

Rincian	Jumlah		Satuan	Keterangan	Perseentase
	Sebelum	Sesudah			
Investasi					
1... Nilai Investasi					
• Perahu	7.000.000	7.000.000	Rp	Tetap	0%
• Mesin 5 GT	6.000.000	6.000.000	Rp	Tetap	0%
• Jarring 12 buah	2.400.000	2.400.000	Rp	Tetap	0%
2. Umur Teknis					
• Perahu	10	10	Tahun	Tetap	0%
• Mesin 5 GT	8	8	Tahun	Tetap	0%
• Jarring 12 buah	1	1	Bulan	Tetap	0%
3. Nilai Penyusutan					
• Perahu	1.944	1.944	Rp/hari	Tetap	0%
• Mesin 5 GT	2.083	2.083	Rp/hari	Tetap	0%
• Jarring 12 buah	80.000	80.000	Rp/hari	Tetap	0%
Total nilai penyusutan	84.027	84.027	Rp/hari	Tetap	0%
Total nilai penyusutan	4.201.350	4.201.350	Rp/hari	Tetap	0%



Lanjutan

untuk semua nelayan (Rp 84.027,00 x 50)					
Asumsi					
1. Jumlah nelayan	50	50	Orang	Tetap	0%
2. Harga rata - rata udang	200.000	250.000	Rp/kg	Naik	25%
3. Volume produksi (hasil tangkapan)	7	7	Kg	Tetap	0%
4. Rata - rata biaya transportasi	15.000	10.000	Rp	Turun	33,3%
Rata rata biaya operasional dan pemeliharaan					
• Rata - rata pembelian bahan bakar	150.000	200.000	Rp	Naik	33,3%
• Umpan	50.000	50.000	Rp	Tetap	0%
• Rata - rata biaya pemeliharaan	10.000	10.000	Rp/hari	Tetap	0%
Rata rata biaya operasional dan pemeliharaan.	210.000	260.000	Rp/hari	Naik	23,8%
Total biaya operasional dan pemeliharaan untuk semua nelayan	10.500.000	13.000.000	Rp/hari	Naik	23,8%
Total Biaya (Total Investasi + Total Biaya Operasional dan Pemeliharaan)	294.027 x 50 = 14.701.350	344.027 x 50 = 17.201.350	Rp/hari	Naik	17%
Biaya/Unit (total biaya : hasil tangkapan)	42.003	49.146	Rp/kg	Naik	23,8%
Penerimaan	1.400.000	1.750.000	Rp/hari	Naik	25%
Nilai manfaat = penerimaan dari hasil penjualan x jumlah nelayan	70.000.000	87.500.000	Rp/hari	Naik	25%
Total nilai manfaat bersih = total nilai manfaat – (total investasi + total biaya operasional dan pemeliharaan)	55.298.650	72.798.650	Rp/hari	Naik	31,6%

Keterangan :



- Jalur Lintas Selatan dibuka mulai Juni 2012. Yang dimaksud sebelum dalam tabel diatas adalah sebelum jalur lintas selatan dibuka.
- Untuk modal investasi dihitung berdasarkan penyusutannya karena antara sebelum dan sesudah adanya JLS tidak ada pergantian modal investasi.
- Kenaikan harga udang disebabkan banyaknya bakul dan pengunjung yang datang ke Tempat Pelelangan Ikan, selain itu juga dipengaruhi harga BBM yang naik.
- Penurunan biaya transportasi dan waktu tempuh dikarenakan jika melewati Jalur Lintas Selatan jaraknya lebih dekat dan mudah.
- Kenaikan pembelian bahan bakar dikarenakan harga BBM yang mengalami kenaikan.

Dampak secara ekonomi nelayan udang lobster dari adanya Pembangunan Jalur Lintas Selatan.

- 1) Harga udang lobster meningkat sebesar Rp 50.000,00/kg.
- 2) Penurunan pengeluaran untuk biaya transportasi sebesar Rp 5.000,00, ini diperoleh dari biaya transportasi yang dulunya Rp 15.000,00 menjadi Rp 10.000,00
- 3) Dampak secara ekonomi yaitu peningkatan pendapatan sebesar Rp 350.000,00/penangkapan untuk setiap nelayan.

Dampak secara sosial nelayan udang lobster dari adanya Pembangunan Jalur Lintas Selatan.

1. Akses transportasi para nelayan menjadi lebih mudah dan sepat karena kondisi jalan yang teraspal.
2. Mempermudah interaksi dengan nelayan lain dan pengepul udang.



3. Waktu lebih efisien dalam pembelian peralatan penangkapan yaitu 2 jam dari yang dahulunya 3 jam setelah ada Jalur Lintas Selatan menjadi 1 jam perjalanan.

4. Desa Sidomulyo semakin dikenal masyarakat sehingga banyak bakul dari luar daerah yang datang ke Tempat Pelelangan ikan Tawang.

Dari manfaat dan dampak yang diterima oleh nelayan ikan pelagis seperti yang diungkapkan bapak SG dalam wawancara singkat berikut :

“Setelah ada JLS harga udang naik mas sekitar 50 ribuan menjadi 250 per kg modal untuk menangkap udang Cuma jarring rendet mas, kalau belinya 200 sampai 300 ribu. Satu kali pasang kalau beruntung bisa dapat 5 – 8 kg udang untuk pemasangan 12 jaring rendet tapi kalau tidak beruntung ya Cuma 2 ekor atau 3 ekor mas, bisa saja jaringnya rusak terkena ombak karena masangnya dekat tebing mas.”

Berdasarkan penjelasan mengenai manfaat dan dampak adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan terhadap masyarakat nelayan, maka dapat digambarkan kedalam matriks sebagai berikut :

Tabel 10 : Matriks manfaat dan dampak adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan terhadap masyarakat nelayan di Desa Sidomulyo.

No	Sasaran	Manfaat	Dampak
1	Nelayan Ikan Pelagis	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya peningkatan pendapatan untuk nelayan • Adanya penurunan biaya transportasi untuk nelayan • Menaikkan harga ikan • Dapat memperluas pasar • Sebagai faktor pendukung utama khususnya dalam hal transportasi. • Mutu ikan terjaga 	<ul style="list-style-type: none"> • Kenaikan harga ikan Rp 5.000,00/kg • Penurunan biaya transportasi sebesar Rp 5.000,00terkait pembelian alat alat penangkapan. • Peningkatan pendapatan untuk setiap nelayan Rp 340.000,00 setiap kali penangkapan • Mempermudah akses transportasi untuk para nelayan karena jalan sudah teraspal dengan baik. • Meningkatkan interaksi social antar nelayan. • Waktu lebih efisien dalam pembelian peralatan penangkapan yaitu 2 jam
Lanjutan		Kondisi ikan masih segar	
2	Nelayan Udang	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya peningkatan pendapatan untuk 	<ul style="list-style-type: none"> • Harga udang lobster meningkat sebesar Rp 50.000,00/kg.



Lobster	<p>nelayan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adanya penurunan biaya transportasi untuk nelayan • Menaikkan harga ikan • Dapat memperluas pasar • Sebagai faktor pendukung utama khususnya dalam hal transportasi. 	<ul style="list-style-type: none"> • Penurunan pengeluaran untuk biaya transportasi sebesar Rp 5.000,00. • peningkatan pendapatan sebesar Rp 350.000,00/penangkapan untuk setiap nelayan lobster • Akses transportasi para nelayan menjadi lebih mudah dan sepat karena kondisi jalan yang teraspal. • Mempermudah interaksi dengan nelayan lain dan pengepul udang.. • Waktu lebih efisien dalam pembelian peralatan penangkapan yaitu 2 jam dari yang dahulunya 3 jam setelah ada Jalur Lintas Selatan menjadi 1 jam perjalanan. • Desa Sidomulyo semakin dikenal masyarakat sehingga banyak bakul dari luar daerah yang datang ke Tempat Pelelangan ikan Tawang
---------	--	--

5.4. Manfaat Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Pedagang.

5.4.1. Pedagang Di Desa Sidomulyo

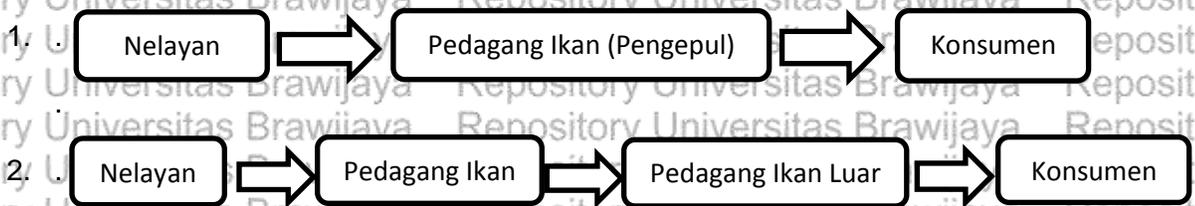
Pedagang yang ada di Desa Sidomulyo terdiri dari pedagang ikan, pedagang kebutuhan sehari hari, dan pedagang makanan. Dari hasil penelitian yang telah dilakukan jumlah pedagang ikan sebanyak 9 orang, pedagang kebutuhan sehari hari 24 orang dan 8 orang pedagang makanan dengan beberapa di antaranya adalah pedagang baru.

Berdasarkan tingkat pendidikan pedagang di Desa Sidomulyo merata antara lulusan tingkat SD sederajat, SMP, dan SMA, hal ini terlihat dari total sampel sebanyak 21 yang tingkat pendidikannya SD sebanyak 7 orang, SMP 6 orang, dan SMA 6 orang. Sedangkan jika dilihat berdasarkan usia pedagang di Desa Sidomulyo didominasi pedagang berusia 31 – 60 tahun yaitu sebanyak 20 orang. Mayoritas pedagang beragama islam.

5.4.2. Pedagang Ikan



Hasil perikanan tangkap nelayan Desa Sidomulyo tidak hanya untuk memenuhi kebutuhan ikan daerah sekitar saja akan tetapi hasil perikanan nelayan Desa Sidomulyo ini juga didistribusikan ke beberapa daerah yaitu Pacitan Kota, Tulungagung, Trenggalk, Panggul,dan Wawaran. Oleh karena itu pada proses pendistribusian ikan ikan hasil tangkapan ini kepada konsumen di butuhkan adanya pedagang ikan. Rantai pemasaran yang terjadi di TPI (Tempat Pelelangan Ikan) Desa Sidomulyo ini adalah ikan hasil tangkapan nelayan ditampung oleh pengepul (pedagang ikan) dan kemudian konsumen akan datang membeli ke pedagang ikan, dan yang kedua rantai pemasarannya adalah dari nelayan ikan ikan ditampung oleh Pengepul (pedagang ikan) kemudian didistribusikan ke pengepul luar daerah hingga kemudian sampai kepada konsumen. Rantai pemasaran hingga ke konsumen dapat dilihat pada Gambar 16 berikut



Gambar 16 : Saluran pemasaran Ikan

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan di TPI (Tempat Pelelangan Ikan) Desa Sidomulyo terdapat 9 pedagang ikan yang menampung hasil tangkapan para nelayan dan mendistribusikan ikan ikan ke konsumen. Pedagang pedagang ikan tersebut adalah :

- Bapak Wakidi
- Ibu Senik
- Ibu Juwer
- Pak Prayitno (Holobo)



- Pak Sunaryo
- Pak Suylur
- Ibu Sital
- Ibu Intan
- Bapak Andung

Pedagang pedagang ikan yang ada di TPI (Tempat Pelelangan Ikan) memiliki hubungan sosial yang baik dengan nelayan nelayan yang ada sehingga bisa saling kerja sama. Hal ini dapat dilihat dari proses pembayaran yang dilakukan. Proses pembayaran dilakukan dengan kesepakatan kedua belah pihak, biasanya jika hasil tangkapan sedikit pembayaran dilakukan dengan kontan tetapi jika hasil nelayan banyak pembayaran dilakukan setelah ikan ikan tersebut sudah laku sehingga antara kedua belah pihak tidak ada yang dirugikan.

Dari total populasi pedagang ikan sebanyak 9 orang kemudian diambil sampel yang mewakili dari populasi, sampel yang diambil adalah sebesar 50 % dari total populasi atau 5 orang pedagang ikan.

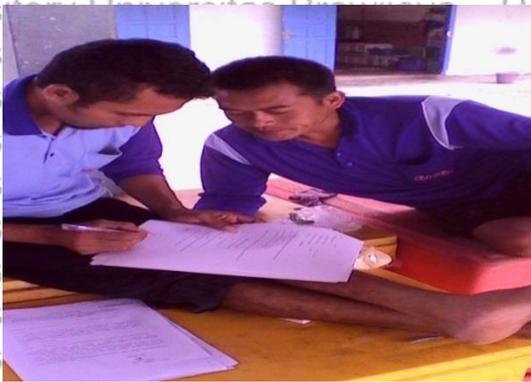
Keadaan Tempat Pelelangan Ikan (TPI) Tawang dan para pedagang ikan bisa di lihat pada gambar di bawah ini :



Gambar 17 : TPI Tawang



Gambar 18 : Kondisi TPI Tawang



Gambar 19 : Pengisian kuisioner



Gambar 20 : Pengiriman Ikan

Harga ikan sangat bervariasi tergantung dengan jenis ikan nya. Misalnya saja ikan tongkol, sebelum ada Jalur Lintas Selatan harga nya sekitar Rp 8.000,00 dari nelayan dan dijual dengan harga Rp 10.000,00 tetapi setelah ada Jalur Lintas selatan menjadi Rp 13.000,00 dari nelayan dan dijual dengan harga Rp 15.000,00.

Kenaikan harga ikan ini menurut para pedagang tidak hanya di pengaruhi oleh Jalur Lintas Selatan tetapi harga BBM yang naik juga sama besar pengaruhnya. Ketika melakukan pengiriman harus dalam jumlah yang besar agar tidak rugi di ongkos biayanya, sekali pengiriman biasanya 1 – 2 ton dan pengiriman berantai tidak hanya pada satu tempat. Untuk lebih jelasnya perhitungan manfaat ekonomi bisa dilihat pada tabel 11.

Tabel 11 : Perhitungan nilai manfaat untuk pedagang ikan.

Rincian	Jumlah		Satuan	Keterangan	Persentase
	Sebelum	Sesudah			
Investasi					
1.. Nilai Investasi					
• Box ikan 10 buah	500.000	500.000	Rp	Tetap	0%
• Timbangan	250.000	250.000	Rp	Tetap	0%
2. Umur Teknis					
• Box ikan	2	2	Tahun	Tetap	0%
• Timbangan	3	3	Tahun	Tetap	0%
3. Nilai Penyusutan					
• Box ikan 10 buah	694	694	Rp/hari	Tetap	0%



Lanjutan

• Timbangan	231	231	Rp/hari	Tetap	0%
Total nilai penyusutan	925	925	Rp/hari	Tetap	0%
Total nilai penyusutan untuk semua pedagang ikan (Rp 925,00 x 9 orang)	8.325	8.325	Rp/pengiriman	Tetap	0%
Asumsi					
1. Jumlah pedagang ikan	9	9	Orang	Tetap	0%
2. Harga beli rata-rata ikan	8.000	13.000	Rp/kg	Naik	62,5%
2. Harga jual rata-rata ikan	10.000	15.000	Rp/kg	Naik	50%
3. Jumlah pengiriman (volume penjualan)	1.000	1.000	kg	Tetap	0%
4. Frekuensi Pengiriman	4	4	kali/minggu	Tetap	0%
Rata rata biaya operasional dan pemeliharaan					
• Rata-rata pembelian ikan	8.000.000	13.000.000	Rp	Naik	62,5%
• Rata-rata box sterofom	150.000	150.000	Rp	Tetap	0%
• Biaya pengiriman	250.000	150.000	Rp	Turun	40%
• Es batu	50.000	50.000	Rp	Tetap	0%
Rata rata biaya operasional dan pemeliharaan	8.450.000	13.350.000	Rp/pengiriman	Naik	57,9%
Total biaya operasional dan pemeliharaan untuk semua pedagang	76.050.000	120.150.000	Rp/pengiriman	Naik	57,9%
Total biaya (total investasi + total biaya operasional dan pemeliharaan)	8.451.619 x 9 = 76.064.569	13.351.619 x 9 = 120.164.569	Rp	Naik	57,9%
Biaya/Unit (total biaya : jumlah pengiriman)	8.451	13.351	Rp/kg	Naik	57,9%
Penerimaan	10.000.000	15.000.000	Rp	Naik	50%
Total nilai manfaat = penerimaan dari hasil penjualan x jumlah nelayan	90.000.000	117.000.000	Rp	Naik	30%
Keuntungan setiap pedagang	1.548.381	1.648.381	Rp	Naik	19,3%



Lanjutan

Total nilai manfaat bersih = total nilai manfaat – (total investasi + total biaya operasional dan pemeliharaan)	13.935.429	14.835.429	Rp	Naik	7%
--	------------	------------	----	------	----

Keterangan :

- Jalur Lintas Selatan dibuka mulai Juni 2012. Yang dimaksud sebelum dalam tabel diatas adalah sebelum jalur lintas selatan dibuka.
- Untuk modal investasi dihitung berdasarkan penyusutannya karena antara sebelum dan sesudah adanya JLS tidak ada pergantian modal investasi.
- Kenaikan harga ikan disebabkan banyaknya bakul dan pengunjung yang datang ke Tempat Pelelangan Ikan, selain itu juga dipengaruhi harga BBM yang naik.
- Penurunan biaya pengiriman dan waktu tempuh dikarenakan jika melewati Jalur Lintas Selatan jaraknya lebih dekat dan mudah.

Dampak secara ekonomi terhadap pedagang ikan dari adanya Pembangunan Jalur Lintas Selatan.

1. Peningkatan pendapatan sebesar Rp 100.000,00 dalam satu kali pengiriman ikan.
2. Harga ikan meningkat sebesar Rp 5.000,00.
3. Penurunan biaya transportasi sebesar Rp 100.000,00

Dampak secara ekonomi terhadap pedagang ikan dari adanya Pembangunan Jalur Lintas Selatan.

1. Akses transportasi pedagang ikan menjadi lebih mudah dan cepat karena kondisi jalan yang teraspal.
2. Mempermudah interaksi dengan pedagang (bakul) lain.



3. Waktu lebih efisien dalam pengiriman ikan yaitu 1 jam.

4. Desa Sidomulyo semakin dikenal masyarakat sehingga banyak bakul dari luar daerah yang datang ke Tempat Pelelangan ikan Tawang

Dari manfaat dan dampak yang diterima oleh pedagang ikan seperti yang diungkapkan bapak SNK dalam wawancara singkat berikut :

“kulakan dari nelayan biasanya 8.000 dan saya jual 10.000 tapi sekarang harga ikan naik mas dari nelayan saja sekitar 12.000 sampai 13.000 untuk tongkol dan saya jual 15.000 sampai 16.000. bakul bakul dari luar sidomulyo banyak yang kesini mas mencari ikan tapi kadang kita juga mengirim ke luar daerah seperti pacitan, dalam satu pengiriman bisa 1 sampai 2 ton tergantung harga dan musim ikan. Kami biasanya menyewa mobil dan untuk biayanya alhamdulillah turun dari 250.000 menjadi 100.000 sampai maksimal 150.000. ini mas kami dari pihak pedagang ikan mengharapkan kepada pemerintah agar jalan menuju TPI sini diperbaiki da nada perbaikan untuk TPI”#

5.4.3. Pedagang Toko Yang Menjual Kebutuhan sehari Hari

Selain pedagang ikan di Desa Sidomulyo juga terdapat pedagang toko, pedagang toko ini berada di sepanjang Jalur Lintas Selatan yang melewati Desa Sidomulyo. Pedagang toko disini menjual kebutuhan sehari-hari masyarakat seperti beras, minyak goreng, sayur sayuran dll.

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan didesa sidomulyo terdapat 24 toko dan kemudian diambil sampel sebanyak 12 toko. Pemilik toko yang menjadi sampel dalam penelitian ini adalah :

- Ibu Sulis
 - Ibu Kasiem
 - Ibu Usrek
 - Ibu Susi
 - Ibu Soidul
 - Ibu Sulatin
- Ibu Giyem
 - Ibu Tri
 - Ibu Missiem
 - Ibu Soinah
 - Ibu Prapti
 - Ibu Larsih



Dengan adanya Lintas Selatan ini sangatlah membantu untuk para pemilik toko terutama dalam pengambilan stok barang dagangan. Pengadaan barang dagangan bisa dengan cara membeli secara langsung ke Pacitan kota ataupun dengan Loper yaitu barang dagangan akan dikirim setelah pemilik toko melakukan pesanan dalam jumlah yang besar. Kondisi pedagang kebutuhan sehari hari seperti yang terlihat pada Gambar 21 dibawah ini :



Gambar 21 : Toko kebutuhan sehari hari

Adanya Jalur Lintas Selatan juga berdampak pada pedagang kebutuhan sehari hari yang ada di Desa Sidomulyo, berikut ini akan dipaparkan dampak social dan ekonomi yang ditimbulkan dari pembangunan Jalur Lintas selatan. Manfaat dan dampak secara ekonomi pembangunan Jalur Lintas Selatan terhadap pedagang kebutuhan sehari hari diantaranya adalah :

- 1) Penurunan biaya transportasi sebesar Rp 50.000,00, dari yang sebelumnya Rp 100.000,00 menjadi Rp 50.000,00 setiap pembelian barang dagangan.
- 2) Menambah penghasilan untuk mobil angkut barang sebesar Rp 50.000,00 setiap pengangkutan.

Manfaat dan dampak secara sosial pembangunan Jalur Lintas Selatan terhadap pedagang kebutuhan sehari hari diantaranya adalah :



- 1) Mempermudah akses transportasi karena kondisi jalan raya sudah teraspal dengan baik.
- 2) Mempermudah interaksi social dengan pedagang lain terutama pedagang grosir dagangan.
- 3) Konsumen semakin banyak karena dengan adanya Jalur Lintas Selatan banyak dilalui masyarakat.
- 4) Menambah lapangan pekerjaan baru karena ada beberapa pedagang yang membuka took setelah ada Jalur Lintas Selatan.

Dari manfaat dan dampak yang diterima oleh pedagang kebutuhan sehari-hari pelagis seperti yang diungkapkan bapak SS dalam wawancara singkat berikut :

“Sebelum ada JLS sepi mas pembelinya hanya orang-orang sini saja, disini menjual apa saja mas terutama kebutuhan sehari-hari. Kalau untuk harga JLS ini tidak mempengaruhi karena kalau saya menaikkan harga gak ada yang mau beli mas, masalah harga sudah dari grosiran mas, ya sama dengan pedagang lain. Tetapi dengan dibangunnya JLS ini mengurangi bayar mobilnya mas dalam pembelian barang dagangan dari yang dulunya 100.000 sekarang 50.000 sudah bisa mas, sekarang pembeli juga lumayan banyak”

5.4.3. Pedagang Makanan

Dengan dibangunnya Jalur Lintas Selatan menyediakan lapangan kerja baru untuk masyarakat di Desa Sidomulyo, yaitu dengan membuka warung-warung makan untuk melayani para pengunjung pariwisata. Makanan-makanan dan minuman yang dijual seperti bakso, soto, es the, es degan serta makanan-makanan ringan lainnya.

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, disepanjang Jalur Lintas Selatan Sidomulyo dan ditempat tempat pariwisata terdapat 8 pedagang makanan dan jumlah ini akan bertambah secara signifikan jika ada event ataupun acara besar,



kemudian diambil sampel sebanyak 4 pedagang. Pedagang pedagang tersebut adalah :

- Ibu Supiah
- Ibu Marni
- Ibu Boyati
- Bapak Imam

Pedagang pedagang makanan yang ada di tempat pariwisata umumnya ada setelah adanya Jalur Lintas Selatan, terbukti dari hasil wawancara dan kuisioner yang ada yaitu dari 4 responden 3 diantaranya membuka warung setelah pembangunan Jalur Lintas selatan. Penghasilan mereka pun juga cukup lumayan apalagi pada waktu hari libur bisa mencapai 2 kali lipat dari biasanya. Kondisi pedagang makanan yang ada di pantai Desa Sidomulyo seperti yang terlihat pada

Gambar 22 dan 23 dibawah ini :



Gambar 22 : Barang dagangan



Gambar 23 : Warung di tepi pantai

Untuk perhitungan nilai manfaat dari pengaruh Jalur Lintas Selatan terhadap pedagang makanan bisa dilihat dari harga beli dan harga jual barang dagangan nya.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table berikut :



Tabel 12 : Harga barang dagangan

NO	BARANG DAGANGAN	HARGA BELI	HARGA JUAL	
			SEBELUM	SESUDAH
1	Mie Cup Rasa Soto Ayam	Rp 3.000,00	Rp 4.000,00	Rp 5.000,00
2	Mie Sedap Cup Goreng	Rp 3.500,00	Rp 5.000,00	Rp 6.000,00
3	Es Kelapa Muda	Rp 1.000,00	Rp 2.000,00	Rp 3.000,00
4	Kelapa Muda	Rp 3.000,00	Rp 4.000,00	Rp 5.000,00
5	Es The	Rp 1.000,00	Rp 1.500,00	Rp 2.000,00
6	Keripik Singkong	Rp 2.000,00	Rp 2.500,00	Rp 3.000,00
7	Pop Ice	Rp 1.000,00	Rp 1.500,00	Rp 2.000,00
8	Nutrisari	Rp 1.000,00	Rp 1.500,00	Rp 2.000,00
9	Fanta	Rp 2.000,00	Rp 2.500,00	Rp 3.000,00
9	Sprite	Rp 2.000,00	Rp 2.500,00	Rp 3.000,00
10	Air Mineral Aqua	Rp 1.500,00	Rp 2.000,00	Rp 2.500,00
11	Nescaffe	Rp 1.000,00	Rp 1.500,00	Rp 2.000,00
12	Torabika susu	Rp 1.000,00	Rp 1.500,00	Rp 2.000,00
13	Es Campur	Rp 2.000,00	Rp 2.500,00	Rp 3.000,00
14	Es Buah	Rp 2.000,00	Rp 2.500,00	Rp 3.000,00
15	Bakso	Rp 4.000,00	Rp 5.000,00	Rp 6.000,00
16	Soto	Rp 3.000,00	Rp 4.000,00	Rp 5.000,00
	Jumlah	Rp 34.000,00	Rp 46.000,00	Rp.57.500,00

Untuk perhitungan nilai manfaat yang diterima oleh pedagang makanan di desa Sidomulyo dapat dilihat pada table berikut

Tabel 13 : Perhitungan nilai manfaat untuk pedagang makanan.

Rincian	Jumlah		Satuan	Keterangan	Persentase
	Sebelum	Sesudah			
Investasi					
1. Nilai Investasi					
• Warung	1.500.000	1.500.000	Rp	Tetap	0%
• Gelas	50.000	50.000	Rp	Tetap	0%
• Sendok	10.000	10.000	Rp	Tetap	0%
• Ember	10.000	10.000	Rp	Tetap	0%
• Tempat Es batu	35.000	35.000	Rp	Tetap	0%



Lanjutan

2. Umur Teknis					
• Warung	2	2	Tahun	Tetap	0%
• Gelas	3	3	Tahun	Tetap	0%
• Sendok	3	3	Tahun	Tetap	0%
• Ember	1	1	Tahun	Tetap	0%
• Tempat Es batu	1	1	Tahun	Tetap	0%
3. Nilai Penyusutan					
• Warung	2.083	2.083	Rp/hari	Tetap	0%
• Gelas	46	46	Rp/hari	Tetap	0%
• Sendok	10	10	Rp/hari	Tetap	0%
• Ember	28	28	Rp/hari	Tetap	0%
• Tempat Es batu	97	97	Rp/hari	tetap	0%
Total nilai penyusutan	2.264	2.264	Rp/hari	Tetap	0%
Total nilai penyusutan untuk semua pedagang makanan (Rp 1.388,00 x 8 orang)	18.112	18.112	Rp/hari	Tetap	0%
Asumsi					
1. Jumlah pedagang makanan	8	8	Orang	Tetap	0%
2. Harga beli rata - rata barang dagangan	34.000	34.000	Rp	Tetap	0%
2. Harga jual rata - rata barang dagangan	46.000	57.500	Rp	Naik	25%
3. Dagangan terjual (volume penjualan)	10	15	Barang	Naik	50%
Rata - rata biaya operasional dan pemeliharaan					
• Harga beli bahan baku	238.000	340.000	Rp	Naik	42%
• Biaya transportasi	5.000	5.000	Rp	Tetap	0%
• Gula atau pemanis	20.000	20.000	Rp	Tetap	0%
• Es batu	10.000	10.000	Rp	Tetap	0%
• Sedotan	2.000	2.000	Rp	Tetap	0%
Rata rata biaya operasional.	275.000	377.000	Rp/hari	Naik	37%
Total biaya operasional untuk semua pedagang makanan	2.200.000	3.016.000	Rp/hari	Naik	37%
Total biaya (total investasi + total	277.264 x 8 = 2.218.112	379.264 x 8 = 3.034.112	Rp	Naik	36,7%



Lanjutan

biaya operasional dan pemeliharaan)					
Penerimaan	322.000	575.000	Rp	Naik	78,5%
Total nilai manfaat = penerimaan dari hasil penjualan x jumlah pedagang makanan	2.576.000	4.600.000	Rp	Naik	78,5%
Total nilai manfaat bersih = total nilai manfaat – (total investasi + total biaya operasional dan pemeliharaan)	376.000	1.584.000	Rp	Naik	321%

Keterangan :

- Jalur Lintas Selatan dibuka mulai Juni 2012. Yang dimaksud sebelum dalam tabel diatas adalah sebelum jalur lintas selatan dibuka.
- Untuk modal investasi dihitung berdasarkan penyusutannya karena antara sebelum dan sesudah adanya JLS tidak ada pergantian modal investasi.
- Kenaikan harga barang dagangan disebabkan banyaknya pengunjung yang datang.

Manfaat dan dampak secara ekonomi pembangunan Jalur Lintas Selatan terhadap pedagang makanan diantaranya adalah :

1. Pedagang makanan yang membuka usaha setelah ada Jalur Lintas Selatan memperoleh pendapatan dari hasil penjualan sebesar Rp 575.000,00;
2. Peningkatan pendapatan sebesar Rp 253.000,00 untuk pedagang makanan yang membuka warumh mulai sebelum ada Jalur Lintas selatan.
3. Peningkatan harga barang dagangan Rp 1.000,00 untuk setiap jenis barang dagangan.

Manfaat dan dampak secara ekonomi pembangunan Jalur Lintas Selatan terhadap pedagang makanan diantaranya adalah :



1. Meningkatkan jumlah konsumen karena pengunjung pariwisata semakin banyak.
2. Mempermudah interaksi dengan pedagang lain.
3. Adanya persaingan antar pedagang.
4. Mempermudah akses transportasi untuk pedagang makanan.

Dari manfaat dan dampak yang diterima oleh pedagang makanan seperti yang diungkapkan ibu SP dalam wawancara singkat berikut :

Peneliti : Selamat siang bu, maaf mengganggu waktunya, ini dengan ibu siapa ?

Responden : Supiah

Peneliti : ibu sudah lama jualan disini?

Responden : Lumayan mas, kira kira 1 tahun sejak ada JLS ini.

Peneliti : sebelum ada JLS ibu kerja apa?

Responden : tani mas dan ibu rumah tangga dan saya lihat sejak ada JLS pantai disini mulai ramai dan saya membuka warung ini mas, itung itung nambah penghasilan?

Peneliti : Dalam satu hari bisa memperoleh berapa bu?

Responden : gak mesti mas kadang kalau ramai bisa dapat 300 sampai 500 ribu tapi kalau sepi cuma 50 sampai 100 ribu saja, biasanya yang rame itu kalau hari minggu dan tanggal merah mas atau pas ada acara.

Peneliti : untuk pembelian barang dagangan ini darimana?

Responden : yang beli ini anak saya mas dari pasar pahing lorok, belinya juga sedikit mas.

Peneliti : Terimakasih bu atas informasinya.

Responden : Sama sama

Berdasarkan penjelasan mengenai manfaat dan dampak adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan terhadap pedagang di Desa sidomulyo, maka dapat digambarkan kedalam matriks sebagai berikut :

Tabel 14 : Matriks manfaat dan dampak adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan terhadap pedagang di Desa Sidomulyo.

No	Sasaran	Manfaat	Dampak
1	Pedagang Ikan	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya peningkatan pendapatan untuk pedagang ikan • Adanya penurunan biaya transportasi untuk pedagang 	<ul style="list-style-type: none"> • Harga ikan meningkat sebesar Rp 5.000,00. • Penurunan biaya transportasi sebesar Rp 100.000,00 • Peningkatan pendapatan sebesar Rp 100.000,00 dalam satu kali



Lanjutan

		<ul style="list-style-type: none"> • ikan • Mutu ikan terjaga • Kondisi ikan lebih segar • Menaikkan harga ikan • Dapat memperluas pasar • Sebagai sarana transportasi • Sebagai faktor pendukung utama khususnya dalam hal transportasi 	<ul style="list-style-type: none"> • pengiriman ikan. • Akses transportasi pedagang ikan menjadi lebih mudah dan cepat karena kondisi jalan yang teraspal. • Mempermudah interaksi dengan pedagang (bakul) lain. • Waktu lebih efisien dalam pengiriman ikan yaitu 1 jam. • Desa Sidomulyo semakin dikenal masyarakat sehingga banyak bakul dari luar daerah yang datang ke Tempat Pelelangan ikan Tawang
2	Pedagang kebutuhan sehari Hari	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya peningkatan pendapatan untuk pedagang ikan • Adanya penurunan biaya transportasi untuk pedagang kebutuhan sehari • Menaikkan harga dagangan • Dapat memperluas pasar • Sebagai sarana transportasi • Sebagai faktor pendukung utama khususnya dalam hal transportasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Penurunan biaya transportasi sebesar Rp 50.000,00, dari yang sebelumnya Rp 100.000,00 menjadi Rp 50.000,00 setiap pembelian barang dagangan. • Menambah penghasilan untuk mobil angkut barang sebesar Rp 50.000,00 setiap pengangkutan • Mempermudah akses transportasi karena kondisi jalan raya sudah teraspal dengan baik. • Mempermudah interaksi social dengan pedagang lain terutama pedagang grosir dagangan. • Konsumen semakin banyak karena dengan adanya Jalur Lintas Selatan banyak dilalui masyarakat. • Menambah lapangan pekerjaan baru karena ada beberapa pedagang yang membuka took setelah ada Jalur Lintas Selatan
3	Pedagang Makanan	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya peningkatan pendapatan untuk pedagang ikan • Adanya penurunan biaya transportasi untuk pedagang makanan • Menaikkan harga dagangan • Dapat memperluas pasar • Sebagai sarana 	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang makanan yang membuka usaha setelah ada Jalur Lintas Selatan memperoleh pendapatan dari hasil penjualan sebesar Rp 575.000,00. • Peningkatan pendapatan sebesar Rp 253.000,00 untuk pedagang makanan yang membuka warumh mulai sebelum ada Jalur Lintas selatan. • Peningkatan harga barang dagangan Rp 1.000,00 untuk setiap jenis barang dagangan.



Lanjutan

		<p>transportasi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sebagai faktor pendukung utama khususnya dalam hal transportasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan jumlah konsumen karena pengunjung pariwisata semakin banyak. • Mempermudah interaksi dengan pedagang lain. • Adanya persaingan antar pedagang. • Mempermudah akses transportasi untuk pedagang makanan.
--	--	---	---

5.5. Manfaat Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Wisatawan

Akhir akhir ini sektor pariwisata di Desa Sidomulyo, Kecamatan Ngadirojo, Kabupaten Pacitan mulai berkembang dan dikenal masyarakat. Potensi pariwisata di wilayah ini tidak kalah dibandingkan dengan daerah lain. Selain goa Lawa yang sudah dikenal masyarakat luas, kini beberapa pantai yang ada menjadi tujuan wisatawan luar daerah, hal ini tidak terlepas dari telah dibukanya Jalur Lintas Selatan (JLS) yang melewati daerah ini. Wisata wisata pantai yang ada meliputi pantai Anakan, pantai Soge, Sembatan Soge, dan pantai Puring.

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan untuk mengetahui dampak pembangunan Jalur Lintas Selatan (JLS) terhadap pariwisata di daerah ini responden yang diambil adalah pengunjung pariwisata. Responden diambil secara acak dengan jumlah tertentu yang telah ditentukan dengan rumus time linier function dan ditemukan 36 responden. Agar data hasil penelitian ini valid maka pengambilan sampel responden dilakukan setiap minggu mulai pukul 13.00 – 16.00 karena pada waktu tersebut banyak pengunjung yang datang.

Berdasarkan tingkat pendidikan wisatawan di Desa Sidomulyo didominasi oleh lulusan tingkat SMA sederajat, hal ini terlihat dari total sampel sebanyak 36 yang tingkat pendidikannya SMA sebanyak 20 orang, Sedangkan jika dilihat



berdasarkan usia wisatawan di Desa Sidomulyo didominasi wisatawan berusia 16 – 30 tahun yaitu sebanyak 26 orang. Mayoritas wisatawan beragama Islam.

Dengan menggunakan rumus time linier function di temukan jumlah sampel sebanyak 36 pengunjung pariwisata baik pantai Anakan, Soge, dan pantai Puring.

Kondisi pantai Anakan, pantai Puring, pantai Soge yang ada di desa Sidomulyo seperti yang terlihat pada gambar di bawah ini



Gambar 24 : Pantai Anakan



Gambar 25 : Pantai Puring



Gambar 26 : Fasilitas Wisata



Gambar 27 : Pantai Soge

Pembangunan Jalur Lintas Selatan ini juga bermanfaat dan berdampak pada sector pariwisata terutama wisata pantai yang ada di Desa sidomulyo yaitu pantai anakan, pantai Soge, dan pantai Puring..

Pembangunan Jalur Lintas Selatan berpengaruh signifikan terhadap sector pariwisata di Desa Sidomulyo, hal ini dibuktikan dengan banyaknya wisatawan yang



dating. Manfaat ekonomi yang diterima dengan adanya Pembangunan Jalur Lintas Selatan seperti ditunjukkan pada table berikut :

Tabel 15 : Manfaat Ekonomi Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Wisatawan.

No	Variabel	Manfaat Sosial		Keterangan	Persentase
		Sebelum	Sesudah		
1	Biaya transportasi	Rp 22.000,00	Rp 16.000,00	Turun	27,2%
2	Waktu Perjalanan	48 menit	35 menit	Turun	27%

Dampak secara ekonomi terhadap wisatawan dan pariwisata sengan adanya Jalur Lintas Selatan adalah mengurangi biaya transportasi sebesar Rp 6.000,00.dan dampak secara ekonomi terhadap wisatawan dan pariwisata sengan adanya Jalur Lintas Selatan adalah sebagai berikut :

1. Mengurangi waktu tempuh 13 menit.
2. Mempermudah akses transportasi menuju tempat wisata
3. Menambah jumlah wisatawan yang datang.
4. Tempat tempat wisata menjadi lebih dikelola dan diperhatikan oleh pihak pemerintah.

Berdasarkan penjelasan mengenai manfaat dan dampak adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan terhadap pedagang di Desa sidomulyo, maka dapat digambarkan kedalam matriks sebagai berikut :

Dari manfaat dan dampak yang diterima oleh wisatawan seperti yang diungkapkan BBT dalam wawancara singkat berikut :

“Saya sering kesini mas kebetulan saya kost di daerah Hadiluwih, dalam sebulan kadang sampai 10 kali kalau dulu cuma 1 atau 2 kali saja. Jalanya enak dan pemandanganya juga bagus, biasanya saya kesini bareng temen temen mas. Untuk biaya transportasi sekitar 5.000 sudah cukup karena tidak terlalu jauh.”



Tabel 16 : Matriks Manfaat Dan Dampak Adanya Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Wisatawan Di Desa Sidomulyo.

No	Sasaran	Manfaat	Dampak
1	Wisatawan	<ul style="list-style-type: none"> Menurunkan biaya transportasi Sebagai sarana transportasi 	<ul style="list-style-type: none"> Mengurangi biaya transportasi sebesar Rp 6.000,00 Mengurangi waktu tempuh 13 menit.# Mempermudah akses transportasi menuju tempat wisata Menambah jumlah wisatawan yang datang. Tempat tempat wisata menjadi lebih dikelola dan diperhatikan oleh pihak pemerintah.

5.6. Manfaat Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Usaha Usaha baru Yang Muncul.

5.6.1. Budidaya Udang Vanamei

Selain potensi nelayan dan pedagang ikan Desa Sidomulyo akhir akhir ini juga di kembangkan sektor budidaya yaitu budidaya udang kaki putih atau udang vanamei (*Litopenaeus vanamei*). Di Desa Sidomulyo terdapat sungai besar yang bermuara di pantai Soge dan keberadaan sungai ini dimanfaatkan oleh satu kelompok tani untuk membesarkan udang vanamei. Keadaan air laut yang belum tercemar menjadi faktor lain dari usaha pembesaran udang vanamei (*Litopenaeus vanamei*) ini.

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan Di Desa Sidomulyo pada sektor budidaya yaitu budidaya udang vanamei (*Litopenaeus vanamei*) bahwa pembesaran udang vanamei (*Litopenaeus vanamei*) ini adalah milik kelompok tani "UDANG JAYA" dengan anggota kelompok sebagai berikut :

- Bapak Cipto (Ketua kelompok)
- Bapak katwanto
- Bapak Jemari
- Bapak Miswan



- Bapak Juwarno
- Bapak Andik
- Bapak Jemino
- Bapak Slamet

Budidaya udang vanamei (*Litopenaeus vanamei*) merupakan satu satu budidaya di Desa Sidomulyo. Pada saat penelitian dilakukan budidaya udang ini baru memasuki periode kedua. Tambak ini terdiri dari 3 petak dengan luas masing masing petak 1.200 m². Dari 3 petak tambak tersebut diperoleh hasil panen 4.200 kg atau 4,2 ton dengan harga jual 60.000/kg dengan size 50-55.

Dari total pembudidaya sebanyak 1 kelompok tani yang terdiri dari 8 anggota kemudian diambil sampel yang mewakili dari populasi, sampel yang diambil adalah 4 anggota kelompok. Kondisi tambak udang vanamei (*Litopenaeus vanamei*) di desa Sidomulyo seperti yang ditunjukkan pada Gambar 28 di bawah ini :



Gambar 28 : Tambak Udang

Untuk lebih jelasnya manfaat bagi pembudidaya dengan adanya pembangunan Jalur lintas Selatan ini seperti ditunjukkan pada table berikut :



Tabel 17 : Perhitungan nilai manfaat pembudidaya udang vanamei

Rincian	Jumlah	Satuan
Investasi		
1. Nilai Investasi		
• Sewa Tambak	10.000.000	Rp
• Gudang/bangunan	10.000.000	Rp
• Terpal 3 buah	4.000.000	Rp
• Kincir 18 buah	90.000.000	Rp
• Pompa Air	5.000.000	Rp
• Timbangan	500.000	Rp
• Jala Sampling	500.000	Rp
• Pipa	300.000	Rp
• Ember	40.000	Rp
• Gayung	20.000	Rp
• Anco	100.000	Rp
• Turbo Jet	3.000.000	Rp
2. Umur Teknis		
• Tambak	-	-
• Gudang/bangunan	10	Tahun
• Terpal	2	Tahun
• Kincir	8	Tahun
• Pompa Air	8	Tahun
• Timbangan	5	Tahun
• Jala Sampling	2	Tahun
• Pipa	2	Tahun
• Ember	1	Tahun
• Gayung	1	Tahun
• Anco	8	Tahun
• Turbo Jet		
3. Nilai Penyusutan		
• Tambak	833.000	Rp/bulan
• Gudang/bangunan	83.333	Rp/bulan
• Terpal	166.666	Rp/bulan
• Kincir	937.000	Rp/bulan
• Pompa Air	52.083	Rp/bulan
• Timbangan	8.333	Rp/bulan
• Jala Sampling	20.833	Rp/bulan
• Pipa	12.500	Rp/bulan
• Ember	3.333	Rp/bulan
• Gayung	1.666	Rp/bulan
• Anco	8.333	Rp/bulan
• Turbo Jet	25.000	Rp/bulan
Total nilai penyusutan	2.128.247	Rp/bulan
Asumsi		
1. Jumlah anggota kelompok	8	Orang
2. jumlah petakan tambak	3	Petak



Lanjutan

3. Harga Udang/kg	60.000	Rp/kg
Rata-rata biaya operasional dan pemeliharaan		
• Harga benur	17.500.000	Rp
• Harga pakan	66.000.000	Rp
• Vitamin dan Probiotik	6.000.000	Rp
• Listrik	20.000.000	Rp
• Transportasi	1.000.000	Rp
• Perawatan.	500.000	Rp
Biaya operasional dan pemeliharaan.	111.000.000	Rp/siklus
Total Biaya (Investasi + Biaya Operasional)	119.512.988	Rp/siklus
Penerimaan = Harga x Hasil	252.000.000	Rp/siklus
Total nilai manfaat = penerimaan dari hasil penjualan x jumlah pembudidaya	252.000.000	Rp/siklus
Total nilai manfaat bersih = total nilai manfaat – (total investasi + total biaya operasional dan pemeliharaan)	132.487.012	Rp/siklus

Dampak secara ekonomi terhadap pembudidaya udang vanamei dengan adanya Jalur Lintas selatan adalah sebagai berikut.

1. Dalam satu kali panen dengan lama pembesaran 3 bulan kelompok tani mendapatkan pendapatan dari hasil penjualan adalah Rp 252.000.000,00.
2. Keuntungan yang diperoleh untuk setiap anggota dalam satu kali periode pembesaran adalah Rp 16.560.877,00.

Dampak secara sosial terhadap pembudidaya udang vanamei dengan adanya Jalur Lintas selatan adalah sebagai berikut.

1. Mempermudah interaksi dengan pihak coolstorage sehingga mempermudah dalam proses pemasaran.
2. Mempermudah akses transportasi terkait pembelian sarana produksi pemeliharaan udang vanamei.



Dari manfaat dan dampak yang diterima oleh pembudidaya seperti yang diungkapkan bapak CP dalam wawancara singkat berikut :

"kami mengajukan proposal kepada DKP pacitan dan alhamdulillah di dani tapi sebagian juga dana dari anggota kelompok sendiri karena disini berpotensi untuk dikembangkan pembesaran udang vanamei. Kemarin waktu panen sekitar idesember kira kira dapatnya 4,2 ton dengan harga 60.000/kg, kami jual kepada pengepul dari Surabaya bapak AN. Rencana kedepanya kami akan menambah beberapa petak lagi dan sekarang lagi diproses mas. Dengan adanya JLS ini mempermudah dalam pemasaran dan pembelian sarana produksi seperti pakan, obat dan probiotik"

5.6.2. Pembuatan Perahu Fiber

Pembuatan perahu fiber adalah usaha yang dirintis oleh salah satu masyarakat yang ada di Desa Sidomulyo yaitu bapak SNR. Usaha ini dimulai sejak akhir tahun 2012. Hasil tangkapan yang kurang menentu dan ikan yang sifatnya musiman mendorong bapak SNR untuk melirik usaha baru yaitu membuat perahu berbahan fiber. Dengan dibantu 2 orang karyawanya beliau dalam satu bulan bisa memperoleh omset kira kira Rp 16.000.000,00 dari hasil penjualan 2 perahu fiber dengan ukuran 1 m x 1m x 5m dengan harga per unit Rp 8.000.000,00. Perahu fiber buatanya dipasarkan keluar daerah seperti Pacitan, Trenggalek, Prigi, dan Sendang Biru. Usaha pembuatan perahu fiber yang ada di Desa Sidomulyo seperti yang terlihat pada Gambar 29 dan 30 di bawah ini :



Gambar 29 : Lokasi Usaha



Gambar 30 : Perahu Fiber



Untuk lebih jelasnya manfaat yang diterima dengan adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan terhadap usaha pembuatan kapal fiber dapat dilihat pada table berikut :

Tabel 18 : Perhitungan nilai manfaat untuk usaha pembuatan kapal fiberglass.

Rincian	Jumlah	Satuan
Investasi		
1. Nilai Investasi		
• Bangunan	5.000.000	Rp
• Perkakas Kayu	200.000	Rp
• Mesin bor dan ampelas	500.000	Rp
• Mesin gerinda	600.000	Rp
2. Umur Teknis		
• Bangunan	10	Tahun
• Perkakas Kayu	5	Tahun
• Mesin bor dan ampelas	8	Tahun
• Mesin gerinda	8	Tahun
3. Nilai Penyusutan		
• Bangunan	41.666	Rp/bulan
• Perkakas Kayu	3.333	Rp/bulan
• Mesin bor dan ampelas	5.208	Rp/bulan
• Mesin gerinda	6.250	Rp/bulan
Total nilai penyusutan	56.457	Rp/bulan
Asumsi		
1. Jumlah karyawan	2	Orang
2. jumlah produksi	2	Perbulan
2. Harga per 1unit	8.000.000	Rp
Rata rata biaya operasional dan pemeliharaan		
• Upah Karyawan	1.500.000 @	Rp/bulan
• Kayu dan triplek	550.000	Rp/bulan
• Resin 380 kg	7.600.000	Rp/bulan
• Katalis 6 kg	300.000	Rp/bulan
• Talk 40 kg	400.000	Rp/bulan
• Roving 30 kg	600.000	Rp/bulan
• Matt 50 kg	1.000.000	Rp/bulan
• Pigmen 4 kg	400.000	Rp/bulan
• Erosil 3 kg	300.000	Rp/bulan
Rata rata biaya operasional dan pemeliharaan.	14.150.000	Rp/bulan
Total Biaya (Total Investasi + Total Biaya Operasional)	14.206.457	Rp/bulan
Penerimaan	16.000.000	Rp/bulan



Lanjutan

Total nilai manfaat = penerimaan x jumlah usaha	16.000.000	Rp/bulan
Total nilai manfaat bersih = total nilai manfaat – (total investasi + total biaya operasional)	1.793.543	Rp/bulan

Dampak secara ekonomi terhadap usaha pembuatan perahu fiber dengan adanya Jalur Lintas Selatan adalah sebagai berikut.

1. Keuntungan sebesar Rp 1.793.543,00/bulan bagi pemilik usaha.
2. Dapat menampung 2 karyawan dengan upah Rp 1.500.000,00/bulan.

Dampak secara sosial terhadap usaha pembuatan perahu fiber dengan adanya Jalur Lintas selatan adalah sebagai berikut.

1. Mempermudah akses transportasi terkait pengiriman pesanan perahu fiber ke luar daerah.
2. Menciptakan lapangan kerja baru bagi masyarakat sekitar dengan menjadi karyawan.

5.6.3. Jasa Sepeda Air Bebek.

Adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan juga membuka peluang disektor pariwisata, dan salah satunya adalah usaha jasa sepeda air bebek. Usaha ini dimiliki oleh bapak SNR yang sekaligus pemilik usaha pembuatan perahu fiber. Usaha jasa sepeda air bebek ini dimulai sejak tahun 2013 akhir. Karena pengunjung pariwisata yang semakin ramai bapak SNR memiliki ide untuk memanjakan wisatawan yaitu dengan persewaan sepeda air bebek. Saat ini sepeda air milik bapak SNR memiliki 1 orang karyawan untuk mengoperasikan 5 sepeda air bebek. Rata rata dalam satu hari secara akumulasi bisa beroperasi selama 3 jam, tetapi jika hari minggu atau hari libur bisa 2 kali lipatnya. Usaha sewa sepeda air bebek dapat dilihat pada Gambar

31 dan 32 dibawah ini :



Gambar 31 : Lokasi Usaha



Gambar 32 : Sepeda Air Bebek

Manfaat dengan adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan terhadap usaha sepeda air bebek seperti yang terlihat pada tabel 19.

Tabel 19 : Perhitungan nilai manfaat untuk usaha sepeda air bebek.

Rincian	Jumlah	Satuan
Investasi		
1. Nilai Investasi		
• Sepeda Air Bebek 5 Unit	24.000.000	Rp
2. Umur Teknis	5	Tahun
3. Nilai Penyusutan		
• Sepeda Air Bebek 5 Unit	400.000	Rp/bulan
Total nilai penyusutan	400.000	Rp/bulan
Asumsi		
1. Jumlah sepeda air bebek	4	Unit
2. Akumulasi 1 hari pakai	1	Jam
2. Harga per 15 menit	10.000	Rp
Rata rata biaya operasional dan pemeliharaan		
• Upah Karyawan	1.500.000	Rp/bulan
• Perawatan	50.000	Rp/bulan
Rata rata biaya operasional dan pemeliharaan.	1.550.000	Rp/bulan
Total Biaya (Total Investasi + Total Biaya Operasional dan Pemeliharaan)	1.950.000	Rp/bulan
Penerimaan	4.800.000	Rp/bulan
Total nilai manfaat = penerimaan x jumlah usaha	4.800.000	Rp/bulan
Total nilai manfaat bersih = total nilai manfaat - (total investasi + total biaya operasional)	2.850.000	Rp/bulan



Dampak secara ekonomi terhadap usaha sepeda air bebek dengan adanya Jalur Lintas Selatan adalah sebagai berikut.

1. Keuntungan sebesar Rp 2.850.000,00/bulan bagi pemilik usaha.
2. Dapat menampung 1 karyawan dengan upah Rp 1.500.000,00.

Dampak secara sosial terhadap usaha sepeda air bebek dengan adanya Jalur Lintas selatan adalah sebagai berikut.

1. Mempermudah akses transportasi terkait pembelian alat alat yang diperlukan.
2. Pengunjung semakin banyak karena kondisi jalan yang baik.

Berdasarkan penjelasan mengenai manfaat dan dampak adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan terhadap pembudidaya di Desa sidomulyo, maka dapat digambarkan kedalam matriks sebagai berikut :

Tabel 20 : Matriks Manfaat Dan Dampak Adanya Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Usaha Usaha Yang Muncul Setelah Adanya Jalur Lintas Selatan.

No	Sasaran	Manfaat	Dampak
1	Pembudidaya	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya penerimaan bagi kelompok pembudidaya • Jalan sebagai pendukung sarana transportasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Dalam satu kali panen dengan lama pembesaran 3 bulan kelompok tani mendapatkan pendapatan dari hasil penjualan adalah Rp 252.000.000,00. • Pendapatan yang diperoleh untuk setiap anggota dalam satu kali periode pembesaran adalah Rp 16.560.877,00 • Mempermudah interaksi dengan pihak coolstorage sehingga mempermudah dalam proses pemasaran. • Mempermudah akses transportasi terkait pembelian sarana produksi pemeliharaan udang vanamei
2	Usaha Pembuatan Perahu Fiber	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya penerimaan untuk pemilik usaha • Jalan sebagai pendukung 	<ul style="list-style-type: none"> • Keuntungan sebesar Rp 1.793.543,00/bulan bagi pemilik usaha. • Dapat menampung 2 karyawan dengan upah Rp 1.500.000,00/bulan



Lanjutan

		sarana transportasi	
3	Usaha Sepeda Air Bebek	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya penerimaan untuk pemilik usaha • Pengunjung menjadi lebih banyak • Jalan sebagai pendukung sarana transportasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Keuntungan sebesar Rp 2.850.000,00/bulan bagi pemilik usaha. • Dapat menampung 1 karyawan dengan upah Rp 1.500.000,00.

5.7. Pertumbuhan Dan Kesejahteraan Masyarakat Pesisir Di Desa Sidomulyo

Jhingan (2008) dalam Wahyuni (2009) menyebutkan bahwa proses pertumbuhan ekonomi dipengaruhi oleh dua macam faktor yaitu faktor ekonomi dan non ekonomi. Faktor ekonomi terdiri dari faktor produksi yang dipandang sebagai kekuatan utama yang memengaruhi pertumbuhan. Diantaranya adalah:

6. Sumber alam, yang mencakup kesuburan tanah, letak dan susunannya, kekayaan hutan, mineral, iklim, sumber air, sumber lautan, dan sebagainya.
7. Akumulasi modal, yang berarti mengadakan persediaan faktor produksi yang secara fisik dapat direproduksi. Proses pembentukan modal bersifat kumulatif dan membiayai diri sendiri serta mencakup tiga tahap yang saling berkaitan, yaitu:
 - d. Keberadaan tabungan nyata dan kenaikannya,
 - e. Keberadaan lembaga keuangan dan kredit untuk menggalakkan tabungan dan menyalurkannya ke jalur yang dikehendaki,
 - f. Menggunakan tabungan untuk investasi barang modal.
8. Organisasi, yang terdiri dari para wiraswastawan (pengusaha) dan pemerintah, yang melengkapi (komplemen) modal, buruh dan yang



membantu produktivitasnya, termasuk dalam menyelenggarakan overhead sosial dan ekonomi.

9. Kemajuan teknologi, yang berkaitan dengan perubahan di dalam metode produksi yang merupakan hasil pembaharuan atau hasil dari teknik penelitian baru sehingga menaikkan produktivitas buruh, modal dan faktor produksi lainnya

10. Pembagian kerja dan skala produksi, yang menimbulkan peningkatan produktivitas.

Sedangkan faktor non ekonomi yang memengaruhi kemajuan perekonomian antara lain:

4. Faktor sosial dan budaya, yang menghasilkan perubahan pandangan, harapan, struktur dan nilai-nilai sosial.
5. Faktor sumber daya manusia, yang disebut sebagai "pembentukan modal insani" yaitu proses peningkatan ilmu pengetahuan, ketrampilan dan kemampuan seluruh penduduk, termasuk di dalamnya aspek kesehatan, pendidikan dan pelayanan sosial lainnya.
6. Faktor politik dan administratif, termasuk pemerintahan yang baik dengan menerapkan kebijakan fiskal dan moneter yang tepat

Dalam penelitian ini yang dilakukan di Desa Sidomulyo pertumbuhan ekonomi sudah tumbuh dengan baik. Hal ini bisa dilihat dari karakteristik masyarakatnya berdasarkan tingkat perekonomian yang rata rata terdapat pada strata sejahtera 1 dengan penghasilan Rp 1.150.000,00/bulan. Pertumbuhan ekonomi di Desa Sidomulyo dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor faktor internal yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi adalah:

- 1) Sumber Daya Alam



Desa Sidomulyo memiliki sumberdaya alam yang bagus , yang menjadi unggulan adalah pertanian dan perikanan. Mayoritas penduduknya bermatapencaharian sebagai petani terutama yang berada di dataran tinggi, masyarakat menggantungkan hidupnya pada hasil pertanian seperti padi, jagung, cengkeh, dan lain lain.

Selain sector pertanian, sector perikanan menjadi unggulan kedua di Desa Sidomulyo. Masyarakat Dusun Tawang Wetan dan Tawang Kulon menggantungkan hidupnya pada hasil laut, ada yang menjadi nelayan dan juga pedagang ikan. Komoditas perikanan di Desa Sidomulyo juga bervariasi seperti ikan tongkol, tuna, tengiri, layur, lele, udang lobster, udang vanamei, dan lain lain.

2) Akumulasi Modal

Untuk ketersediaan modal usaha masyarakat nelayan Desa Sidomulyo yang terbagi menjadi 7 kelompok membuat koperasi simpan pinjam. Tujuan didirikanya koperasi ini untuk memudahkan anggota koperasi dalam hal modal usaha. Setiap kelompok memiliki koperasi sendiri sendiri.

3) Organisasi

Di Desa Sidomulyo belum ada investor investor asing yang masuk karena Jalur Lintas Selatan baru baru ini dibuka, tetapi tidak menutup kemungkinan di tahun tahun mendatang banyak investor yang masuk karena melihat potensi yang ada. Untuk organisasi masyarakat nelayan sudah terstruktur dengan baik karena nelayan di Desa Sidomulyo sudah dibagi menjadi 7 kelompok dan dikelola oleh kelompok induk dimana di dalamnya sudah terdapat tugas tugas yang jelas.



4) Kemajuan Teknologi

Secara keseluruhan dari penelitian yang telah dilakukan belum ada teknologi – teknologi yang digunakan untuk meningkatkan produksi. Nelayan masih menggunakan teknologi tradisional, pedagang masih sederhana, budidaya udang vanamei masih baru percobaan, dan fasilitas wisatapun belum lengkap.

Masyarakat mengharapkan ada teknologi teknologi yang masuk untuk mempermudah pekerjaan mereka.

5) Pembagian Kerja

Meskipun tidak ada pembagian kerja secara khusus tetapi masyarakat Desa Sidomulyo bekerja sesuai dengan keahliannya masing masing. Hal ini bisa dilihat dari banyaknya matapencaharian yang ada seperti petani, nelayan, pedagang, pembudidaya, pengrajin, peternak, dan lain lain. Hal ini dapat mendukung pertumbuhan ekonomi suatu daerah.

Pertumbuhan ekonomi tidak hanya dipengaruhi faktor internal saja tetapi ada faktor eksternal yang mempengaruhi. Factor factor eksternal yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi adalah :

a) Faktor Sosial

Secara sosial budaya masyarakat Desa Sidomulyo belum terpengaruh oleh budaya dari luar. Hal ini bisa dilihat saat penelitian ini dilakukan, masyarakat begitu ramah dan terbuka memberikan informasi yang ada. Masyarakat Desa Sidomulyo masih bersifat kekeluargaan dan gotong royong yang tinggi.

b) Sumberdaya Manusia

Jika dilihat dari tingkat pendidikan sumberdaya manusia di Desa sidomulyo masih tergolong rendah karena lebih banyak adalah lulusan SD sederajat tetapi kualitas sumberdaya manusia tidak selalu dilihat dari tingkat



pendidikan. Untuk meningkatkan kualitas sumberdaya manusia pemerintah diharapkan memberikan pelatihan pelatihan sesuai dengan keahlian mereka atau memberikan alternative usaha baru seperti pengolahan ikan, dll.

c) Faktor Politik

Faktor politik merupakan faktor yang paling sulit untuk dikendalikan karena setiap manusia memiliki tujuan masing masing. Begitu juga dengan Desa Sidomulyo politik ini masih menjadi hambatan utama dalam pembangunan, mulai dari pembangunan Jalur Lintas Selatan, pembangunan tempat wisata, serta pengurusan surat – surat selalu ada politik di dalamnya.

Jika dilihat dari tingkat perekonomian masyarakat Desa Sidomulyo bisa dikatakan sejahtera. Dengan adanya Jalur Lintas Selatan masyarakat juga semakin mudah dalam hal akses pendidikan karena jalan menuju sekolah sekolah menjadi lebih mudah. Akses kesehatan pun juga semakin mudah.

5.8. Respon, Saran, dan Harapan Masyarakat Terhadap Pembangunan Jalur Lintas Selatan

Jalur Lintas Selatan ini mendapat respon yang cukup baik dari masyarakat khususnya nelayan, pedagang ikan, pembudidys dan juga pengunjung pariwisata.

Secara keseluruhan mereka menyambut secara positif karena dengan adanya Jalur Lintas Selatan ini sangat membantu pekerjaan mereka terutama yang berhubungan dengan transportasi, transportasi ini lebih mudah dan cepat sehingga waktu dan biaya yang dikeluarkan sangat efektif dan efisien.

Selain respon masyarakat yang positif, masyarakat juga memiliki saran dan harapan kedepannya tentang Jalur Lintas Selatan ini. Saran dan harapan ini datang dari berbagai lapisan masyarakat yang tujuannya adalah baik untuk kepentingan bersama. Diantara banyaknya saran dan harapan berikut adalah diantaranya :



1. Perbaikan dan pelebaran jalan menuju pelabuhan atau TPI
Kondisi jalan menuju Tempat Pelelangan Ikan yang masih sempit dan juga sedikit sulit menjadi harapan para nelayan dan pedagang ikan agar mendapat perhatian dari pemerintah agar bisa lebih mudah untuk menjangkau TPI karena semakin banyak pengunjung yang datang.
2. Fasilitas Tempat Pelelangan Ikan
Ukuran TPI Tawang ini bisa di kategorikan kecil yaitu 10 x 50 meter dengan fasilitas seadanya, kantor TPI pun berbaur menjadi satu dengan pedagang ikan. Diharapkan pemerintah bisa menata TPI sedemikian rupa dan menambah fasilitas yang ada sehingga akan membuat pedagang ikan dan bakul bakul merasa nyaman.
3. Program program keterampilan
Sumber Daya Manusia (SDM) dari para nelayan sangat terbatas, hal ini disebabkan karena tingkat pendidikan yang rendah. Nelayan nelayan berharap kepada pihak terkait untuk diadakanya pelatihan pelatihan keterampilan untuk meningkatkan skill mereka sehingga bisa memaksimalkan kemampuan yang mereka miliki.
4. Pembangunan pabrik
Hasil perikanan yang baik dan sangat potensial belum disertai dengan pengolahan yang maksimal. Masyarakat nelayan mengharapkan dari pihak pemerintah membangun pabrik pengolahan ikan sehingga ikan hasil tangkapan tidak hanya memenuhi permintaan luar daerah tetapi juga di olah menjadi produk lain, dimana nantinya pabrik tersebut bisa menyerap tenaga tenaga kerja local.
5. Bantuan alat tangkap.



Nelayan Sidomulyo adalah tergolong nelayan kecil dan tradisional, hal itu bisa dilihat dari ukuran mesin perahu yang di bawah 5 GT atau 12 PK, sehingga hasil yang didapatkan pun tidak maksimal. 1 unit perahu maksimal hanya mampu membawa 2 ton ikan, padahal potensi perikanan lumayan besar. Hal inilah yang mendasari harapan nelayan agar pihak pemerintah memberi bantuan berupa kapal agar teknologi yang berkembang juga sejalan dengan kondisi jalan yang ada.

6. Keamanan

Jalur Lintas Selatan sejak dibuka dua tahun yang lalu kondisinya semakin ramai oleh lalu lalang kendaraan baik roda dua maupun roda empat. Tidak heran jika hal hal yang tidak diinginkan seperti kecelakaan bisa saja terjadi. Masyarakat nelayan yang khususnya bertempat tinggal dipinggir jalan raya mengharapkan agar para pengendara lebih berhati hati dalam berkendara dan untuk pemerintah dibuatkan pos keamanan karena mengingat daerah ini daerah padat penduduk dan banyak anak anak.

7. Fasilitas pariwisata

Keadaan alam yang begitu memukau seperti pantai Anakan, Soge, dan pantai Puring tidak sepadan dengan fasilitas yang ada. Bisa dibilang tidak ada fasilitas di tempat pariwisata ini, hanya gubuk gubuk kecil di tepi pantai dan perahu wisata di pantai ini, kondisi pantai yang kurang terawat semakin menambah kurangnya perhatian dari pihak terkait. Para pengunjung pariwisata mengharapkan agar pantai ini dikelola dengan baik dan menambah fasilitas pasilitas seperti tempat parker, wahana permainan, dll karena tidak diragukan lagi dalam beberapa tahun ke depan Jalur Lintas selatan ini akan menjadi jalur utama pulau jawa.



BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Dari penelitian yang telah di lakukan dengan judul “Dampak Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Perekonomian Nelayan Di Desa Sidomulyo, Kecamatan Ngadirojo, Kabupaten Pacitan, Jawa – Timur” dapat diambil beberapa kesimpulan yaitu :

1. Nelayan dibagi menjadi dua yaitu nelayan ikan pelagis dan nelayan udang lobster. Manfaat yang diterima oleh nelayan baik nelayan ikan pelagis dan udang lobster adalah adanya peningkatan pendapatan dan penurunan biaya transportasi dan Jalur Lintas Selatan menjadi faktor pendukung dalam hal transportasi. Sedangkan dampak secara ekonomi adalah meningkatkan pendapatan sebesar Rp 340.000,00 untuk nelayan ikan pelagis dan sebesar Rp 250.000,00 untuk nelayan udang lobster. Selain itu juga menurunkan biaya transportasi sebesar Rp 5.000,00 untuk semua nelayan.
2. Pedagang di Desa sidomulyo terbagi menjadi 3 kelompok yaitu pedagang ikan, pedagang kebutuhan sehari hari dan pedagang makanan. Manfaat dari adanya pembangunan Jalur Lintas Selatan adalah adanya peningkatan pendapatan, meningkatnya harga ikan dan barang dagangan serta mempermudah dalam hal transportasi. Dampak secara ekonomi dari pembangunan Jalur Lintas selatan adalah peningkatan pendapatan sebesar Rp 100.000,00 untuk pedagang ikan, dan Rp 253.000,00 untuk pedagang makanan. Selain itu juga berdampak pada penurunan pengeluaran dalam hal



transportasi sebesar Rp 100.000,00 untuk pedagang ikan, Rp 50.000,00 untuk pedagang kebutuhan sehari-hari.

3. Manfaat dan dampak Jalur Lintas selatan terhadap wisatawan adalah mempermudah akses transportasi dan efisiensi waktu 13 menit. Selain itu juga menurunkan biaya transportasi sebesar Rp 6.000,00

4. Manfaat yang diperoleh bagi Usaha usaha yang muncul setelah ada JLS adalah budidaya Udang vanamei. Manfaat yang diperoleh bagi pembudidaya adalah mempermudah komunikasi dan akses transportasi. Dampak dari pembangunan Jalur Lintas Selatan adalah adanya pendapatan untuk setiap anggota kelompok sebesar Rp 16.560.977 dalam satu kali siklus budidaya. Usaha pembuatan perahu fiber. Manfaat yang di peroleh adalah adanya penerimaan dan jalan menjadi pendukung utama serta dampaknya adalah keuntungan Rp 1.793.543,00/bulan dan dapat menampung 2 karyawan dengan upah Rp 1.500.000,00/bulan. Usaha sewa sepeda Air. Manfaat sama dengan pembuatan perahu fiber, dampak yang terjadi adalah keuntungan Rp 2.850.000,00/bulan dan menampung 1 karyawan dengan upah Rp 1.500.000,00/bulan

5. Respon dari masyarakat dengan adanya Jalur Lintas Selatan adalah positif, hal ini ditunjukkan dengan harapan-harapan masyarakat yang sifatnya membangun diantaranya adalah pelebaran jalan menuju pelabuhan atau TPI karena kondisi jalan masih sempit, perbaikan dan penambahan fasilitas TPI karena kondisi TPI yang kurang tertata dan juga fasilitas yang ada masih minim, penyuluhan dan pelatihan kepada masyarakat nelayan karena tingkat Sumber Daya Manusia dan keterampilan mereka masih rendah, bantuan berupa alat-alat penangkapan karena peralatan yang digunakan masih



tergolong tradisional dan juga pengelolaan dan penambahan fasilitas pariwisata karena pariwisata pantai Anakan, pantai Soge, dan pantai Puring belum dikelola dengan baik dan fasilitasnya masih sangat kurang.

6.2. Saran

Dari penelitian ini “Dampak Pembangunan Jalur Lintas Selatan Terhadap Perekonomian Nelayan Di Desa Sidomulyo, Kecamatan Ngadirojo, Kabupaten Pacitan, Jawa – Timur” masih ada kekurangan, oleh sebab itu penulis memberikan saran kepada pihak pihak terkait seperti nelayan, pedagang ikan, pengunjung pariwisata, pemerintah daerah dan juga pemerintah pusat. Adapun saran dari penulis seperti di bawah ini.

1. Dari pihak pihak terkait (Dinas Kelautan dan Perikanan), mengadakan program program keterampilan untuk nelayan sebagai upaya untuk meningkatkan skil nelayan sehingga potensi perikanan tangkap yang ada bisa dimanfaatkan secara maksimal..
2. Diharapkan kepada pemerintahan Desa Sidomulyo mengelola potensi pariwisata yang ada seperti penataan tata ruang, pembuatan tempat parkir, dan penambahan fasilitas wisata karena potensi pariwisatanya seperti pantai Anakan, pantai Puring, dan pantai Soge sangat menjanjikan, hal ini didukung dengan adanya Jalur Lintas Selatan yang beberapa tahun ke depan akan menjadi jalur utama pulau Jawa..
3. Kepada POLANTAS diharapkan menambah rambu rambu lalu lintas untuk meminimalkan terjadinya kecelakaan kecelakan karena kondisi jalan yang semakin ramai.



4. Untuk mengantisipasi tindak kriminalitas yang akhir akhir ini terjadi pihak keamanan diharapkan mengisi semua pos pos keamanan yang ada karena selama ini hanya beberapa pos saja yang berfungsi dengan baik.

5. Kepada peneliti selanjutnya mengenai Jalur Lintas Selatan bisa meneliti lebih detail lagi mengenai pengaruh Jalur Lintas Selatan terhadap pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.



DAFTAR PUSTAKA

Bintoro, Rahardi W, Sri Hartini dan Tedy S, 2012. Model Perlindungan Hukum Terhadap Kebijakan Pelayanan Kesehatan Masyarakat Miskin Di Kabupaten Banyumas. Fakultas Hukum Universitas Jendral Sudirman.

Candraningrum, Kartika, 2005, Pengaruh Motivasi terhadap Peningkatan Kinerja Karyawan PT PRIMA INDOBAHARI SENTOSA Di Prigi Kabupaten Trenggalek Jawa Timur. Universitas Brawijaya Malang.

Christanto, Joko Dan Febroza, Belda, 2010. Strategi Penghidupan Nelayan Dalam Peningkatan Ekonomi Masyarakat Di Kecamatan Sasak Ranah Pasisie Dan Sungai Beremas. Deepublish : Yogyakarta

Deviyanti, Dea, 2013. Studi Tentang Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan di Kelurahan Karang Jati Kecamatan Balikpapan Tengah. Universitas Diponegoro Semarang

Efianingrum. 2010. **Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif**. Airlangga Jakarta.

Feri, Daud B, 2008. Dampak Pembangunan Jalan Metro Tanjung Bunga Terhadap Komunitas Nelayan Di Kota Makassar. Universitas Diponegoro Semarang

Gay, L.R. dan Diehl, P.L. (1992), **Research Methods for Business and Management**, MacMillan Publishing Company, New York

Gufron. M, 2008. Analisis Pembangunan Wilayah Berbasis Sektor Unggulan Kabupaten Lamongan Propinsi Jawa Timur. Fakultas Pertanian Institut Pertanian Bogor

Hanafri. Iqbal. M, 2009. Hubungan Modal Sosial Dengan Kemiskinan Masyarakat Nelayan Di Desa Panimbang Jaya, Pandeglang. Universitas Diponegoro Semarang

Hermanto, Dadak, 2005. "Pembangunan Infrastruktur Secara Terpadu Dan Berkelanjutan Berbasis Penataan Ruang"

Kantor Desa Sidomulyo, 2013. Potensi Desa Sidomulyo Tahun 2013. Kantor Kepala Desa Sidomulyo

Kementrian Kelautan Dan Perikanan.2011. Kelautan Dan Perikanan Dalam Angka Marine And Fisheris in Figures 2011

Kementrian Pekerjaan Umum Badan Penelitian Dan Pengembangan PUTLISBANG Soaial ,Ekonomi, Dan Lingkungan 2011 Tentang Kajian Kesiapan



Masyarakat Untuk Pembangunan Infrastruktur PU Bidang SDA, Jalan, Jembatan, Dan Pemukiman.

KPPOD. 2012. Mewujudkan Pembangunan Ekonomi bagi Kesejahteraan Rakyat Tentang Infrastruktur: Peranan dan Problematikanya.

Kusnadi. 2003. **Akar Kemiskinan Nelayan**. Cetakan ke-3, Penerbit PT. Rineka# Cipta Jakarta

Lipana, 2012. Pengumpulan Data [http:// saefulloh lipana .blogspot .com /2012 05/pengumpulan-data.html](http://saefullohlipana.blogspot.com/2012/05/pengumpulan-data.html). Diakses pada tanggal 11 November 2012.

Listianingsih, Windi, 2008. Sistem Pemasaran Hasil Perikanan Dan Kemiskinan Nelayan (Studi Kasus: di PPI Muara Angke, Kota Jakarta Utara). Fakultas Perikanan Dan Ilmu Kelautan Institut Pertanian Bogor

Masak, Martha, 2012. Socio-economic condition of fishermen community in Kinabuhutan village, West Likupang district of North Minahasa regency, North Sulawesi.

Masli, Lili, 2012. Analisis Faktor Faktor Yang Mempengaruhi Pertumbuhan Ekonomi Dan Ketimpangan Regional Antara Kabupaten/Kota Di Provinsi Jawa Barat. Institut Pertanian Bogor.

Moeis, Syarif, 2009. Pembangunan Masyarakat Indonesia Menurut Pendekatan Teori Modernisasi Dan Teori Dependensi. FPIPS UPI Bandung.

Narbuko Dan Achmadi. 2008. **Metodologi Penelitian Kualitatif**. Jakarta ; PT Bumi Aksara

Nugrahani. T.S Dan Dian H.T 2011. Perbedaan Pertumbuhan Ekonomi, Investasi Domestik, Dan Ekspor Antara Sebelum Dan Sesudah Krisis..

Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.51/Men/2011 Tentang Lingkup Urusan Pemerintah Bidang Kelautan Dan Perikanan Tahun 2012 Yang Dilimpahkan Kepada Gubernur Sebagai Wakil Pemerintah Dalam Rangka Dekonsentrasi Dan Ditugaskan Kepada Pemerintah Provinsi Atau Pemerintah Kabupaten Kota Dalam Rangka Tugas Pembantuan.

Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 2/Permen-Kp/2013 Tentang Pedoman Pelaksanaan Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat Mandiri Kelautan Dan Perikanan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan

Permadi, Youdhi, M dan Daud Jelludin 2012. Pengaruh Investasi Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Wilayah Di Kabupaten Pesisir



Selatan Propinsi Sumatera Barat. Departemen Teknik Sipil, Universitas Sumatera Utara. Departemen Teknik Sipil, Universitas Sumatera Utara.

Purwanti, Pudji 2004. **Pengembangan Projek Cowfish Di Jawa Timur**. UB Pres Brawijaya Malang.

Rahardjo, M., 2011. Metode Pengumpulan Data Kualitatif. (*Materi Kuliah Metodologi Penelitian PPs. UIN Maliki Malang*). <http://Prof. Dr. H. Mudjia Rahardjo, M.Si - Metode Pengumpulan Data Penelitian Kualitatif.htm>. Diakses Pada Hari Sabtu 15 Juni 2013 pukul 15,43 WIB.

Rahim, Abdul, 2011, Analisis Pendapatan Usaha Tangkap Nelayan Dan Faktor Faktor Yang Mempengaruhinya Di Wilayah Pesisir Pantai Sulawesi Selatan

Rahmat, P.S. 2009. **Penelitian Kualitatif. Equilibrium**, Vol.5, No.9, Januari – Juni 2009 : 1 – 8. Alfabeta Bandung.

Sari, Perwita, 2011. Analisis Pengaruh Program Pembangunan Infrastruktur Terhadap Penurunan Kemiskinan Di Kabupaten Tertinggal.

Satria, A., 2004, **Karakteristik Sistem Sosial Masyarakat Pesisir**, Kendari. Airlangga Jakarta.

Simbolon, Domu. 2012. Fishermen Group Analysis In Tobelo Sub-district of North Halmahera North Mollucas Province.

Sipahelut, Michel, 2010. Analisis Pemberdayaan Masyarakat Nelayan Di Kecamatan Tobelo Kabupaten Halmahera Utara. Institut Pertanian Bogor

Soekartawi, 1995. **Analisis Usahatani**. Universitas Indonesia. Jakarta.

Sudaryadi 2007. Dampak Pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan Terhadap Output Sektor Produksi Dan Pendapatan Rumah Tangga Jawa Tengah (Simulasi Sns Jawa Tengah 2004). Universitas Diponegoro Semarang

Sugiyono 2012. **Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D**. Alfabeta Bandung.

Ustriyana, I Nyoman G 2012. Model Dan Pengukuran Nilai Tukar Nelayan (Kasus Kabupaten Karangasem). Jurusan Sosial Ekonomi Pertanian, Fakultas Pertanian Universitas Udayana.

Wahyudin, Yudi, 2003. Sistem Sosial, Ekonomi, Dan Budaya Masyarakat Pesisir. PKSPL – Institut Pertanian Bogor.

Wahyuni, Tri, K, 2009. Analisis Pengaruh Infrastruktur Ekonomi Dan Sosial Terhadap Produktivitas Ekonomi, di Indonesia



LAMPIRAN

Lampiran 1: Lokasi Penelitian Di Desa Sidomulyo, Kecamatan Ngadirejo, Kabupaten Pacitan, Jawa – Timur.

