POTENSI INVESTASI JALUR LINTAS SELATAN DI PROVINSI JAWA TIMUR

Investment Potential In Southern Cross Lane East Java

Abdul Hamid
Badan Penelitian dan Pengembangan Daerah Provinsi Jawa Timur
Jalan Gayung Kebonsari no 56 Surabaya, 60235
Email: abdulhamid1208@yahoo.co.id
Dikirim: 18 Juli 2014; direvisi: 10 Agustus 2014; disetujui: 2 September 2014

Abstrak

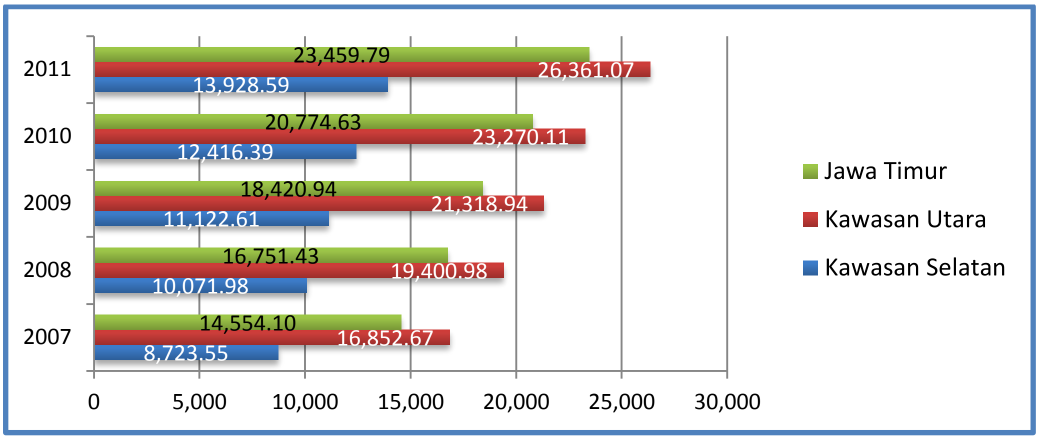
Artikel ini bertujuan untuk mengidentifikasi potensi, permasalahan, dan tantangan pembangunan Jalur Lintas Selatan (JLS) serta strategi dalam peningkatan investasi sebagai upaya untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat di kawasan selatan Jawa Timur. Kajian ini dilakukan menggunakan metode deskriptif dengan wilayah sampel di beberapa kabupaten/kota di wilayah JLS, yaitu Pacitan, Trenggalek, Tulungagung, Blitar, Malang, Lumajang, Jember dan Banyuwangi. Dengan menggunakan analisis daya saing wilayah serta analisis struktur harga sehingga diketahui keunggulan komparatif (comparative advantage) dan keunggulan kompetitif (competitive advantage)yang dimiliki oleh industri di masing-masing wilayah sampel. Keunggulankomparatif dicerminkan olehtinggirendahnya biaya produksi, sedangkan keunggulan kompetitif dicerminkan oleh peranan biaya transaksi, termasuk biayatransportasi.Berdasarkan hasil kajian, diketahui bahwa: (i) perkembangan industri di kawasan selatan sangat ditentukan oleh kemampuan industri dalam melakukan penekanan biaya melalui efisiensi produksi, (ii) pembangunan JLS berperan untuk menurunkan biaya transportasi sehingga dapat meningkatkan keunggulan kompetitif, dimana wilayah yang memperoleh manfaat terbesar adalah Kabupaten Pacitan dan Kabupaten Blitar, dan (iii) pembangunan JLS akan berdampak pada peningkatan aktivitas ekonomi dan penyerapan tenaga kerja terutama di Kabupaten Pacitan dan Kabupaten Blitar. Rekomendasi yang dapat diajukan adalah adanya penyusunan master plan pengembangan JLS, terutama untuk wilayah Pacitan, Blitar, dan Trenggalek. Dimana dalam penyusunan master plan tersebut diperlukan adanya kajianmengenai perencanaan pengembangan wilayah selatan, seperti penetapan pusat-pusat pengembangan wilayah selatan yang dilihat berdasarkan karakteristik ekonomi daerah.
Kata kunci: Jalur Lintas Selatan (JLS), peningkatan investasi

Abstract

This article aims to identify potential problems, and development challenges Trails South (JLS) as well as increased investment strategies in an attempt to improve the welfare of the people in the southern region of East Java. The study was conducted using descriptive method with sample areas in several districts / cities in the area of JLS, namely Pacitan, Terri, Tulungagung, Blitar, Malang, Lumajang, Jember and Banyuwangi. By using the analysis of the competitiveness of the region as well as the analysis of the pricing structure that is known comparative advantage (comparative advantage) and competitive advantage (competitive advantage) owned by the industry in each region of the sample. Comparative advantage was reflected in the level of production costs, while the competitive advantage is reflected by the role of transaction costs, including transportation cost. Based to the results of the study revealed that: (i) development of the industry in the southern region is largely determined by the ability of the industry to conduct cost reduction through production efficiency, (ii) development JLS contribute to lower transport costs, thereby increasing competitive advantage, where the region is the biggest benefit Pacitan and Blitar, and (iii) development of JLS will result in increased economic activity and employment, especially in Pacitan and Blitar. Recommendations that can be submitted is the preparation of a master plan development of JLS, especially for the area Pacitan, Blitar, and Psychology. Where in the preparation of the master plan is needed studies on southern regional development planning, such as the establishment of centers of development of the southern region is seen by the economic characteristics of the area.
Keywords: Hiking South (JLS), increased investment

PENDAHULUAN

Jawa Timur merupakan provinsi yang memiliki sebaran kabupaten/ kota terbanyak di Indonesia. Namun demikian, jika dilihat dari laju pertumbuhan ekonominya, masih terjadi ketimpangan yang cukup mencolok antara kawasan utara dan kawasan selatan Jawa Timur. Kawasan utara (Jalur Pantura) telah memiliki infrastruktur yang mampu mengangkat perekonomian masyarakat di sekitarnya. Berbeda dengan Jalur Pantura, kawasan selatan Jawa Timur masih belum memiliki infrastruktur yang memadai sehingga perkembangan perekonomiannya cenderung lebih lambat jika dibandingkan dengan jalur Pantura maupun Provinsi Jawa Timur. Hal tersebut ditunjukkan oleh perbandingan pendapatan perkapita di kawasan utara, selatan, dan provinsi Jawa Timur pada Gambar 1.



Sumber: BPSProvinsiJawaTimur,2012

Berdasarkan gambar tersebut, dapat diketahui bahwa rata-rata pendapatan perkapita masyarakat di kawasan selatan Jawa Timur menduduki posisi terendah jika dibandingkan dengan kawasan utara yang rata-rata pendapatan perkapitanya selalu lebih tinggi daripada Provinsi Jawa Timur. Hal tersebut mengindikasikan bahwa tingkat kesejahteraan masyarakat di kawasan selatan Jawa Timur masih sangat rendah. Padahal, jika ditinjau lebih dalam, kawasan selatan memiliki potensi sumber daya yang sangat besar, terutama di bidang pertanian (pertanian, perkebunan, perikanan, kehutanan), sumber-sumber tambang, dan pariwisata. Seharusnya, potensi tersebut dapat dimanfaatkan dengan optimal untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat di kawasan selatan Jawa Timur.

Salah satu upaya pemerintah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat di kawasan selatan Jawa Timur adalah melalui pembangunan Jalur Lintas Selatan (JLS) yang dimulai pada tahun 2002, dimana jalur ini melewati delapan kabupaten/kota, yaitu Pacitan, Trenggalek, Tulungagung, Blitar, Malang, Lumajang, Jember dan Banyuwangi. Tujuan utama pembangunan JLS adalah untuk memperlancar distribusi logistik sehingga mampu mengurangi kesenjangan ekonomi antar wilayah serta mampu meningkatkan investasi di kawasan selatan Jawa Timur. Oleh karena itu, kajian identifikasi potensi dan permasalahan serta strategi dalam peningkatan investasi di wilayah jalur selatan sebagai upaya untuk mengurangi kesenjangan perekonomian masyarakat antar daerah sangat penting untuk dilakukan.

Untuk mengetahui manfaat pembangunan JLS terhadap indutrialisasi di kawasan selatan dapat diijelaskan dengan dua pendekatan:

a. Analisis Daya Saing Wilayah

Konsep daya saing umumnya dikaitkan dengan kemampuan suatu perusahaan, kota, daerah, wilayah atau Negara dalam mempertahankan atau meningkatkan keunggulan kompetitif secara berkelanjutan (Porter, 2000). Salah satu pendekatan yang digunakan untuk memperjelas konsep daya saing daerah adalah berdasarkan definisi European Commision (1999), yang mendefinisikan sebagai berikut: ”Kemampuan untuk memproduksi barang dan jasa yang sesuai dengan kebutuhan pasar internasional, diiringi oleh kemampuan mempertahankan pendapatan yang tinggi dan berkelanjutan, lebih umumnya adalah kemampuan wilayah untuk menciptakan pendapatan dan kesempatan kerja yang relatif tinggi yang terlihat pada daya saing eksternal” (European Commision, 1999 dalamGardiner, 2003).

Daya saing suatu wilayah dapat diindikasikan oleh *comparative advantage* ataupun *competitive advantage*. Peningkatan salah satu indikator daerah, seperti pembangunan jalan di Jalur Lintas Selatan Jawa Timur merupakan suatu pendorong meningkatnya daya saing wilayah dari sisi *competitive advantage*. Pembangunan maupun peningkatan kualitas jalan merupakan salah satu hal yang menyebabkan kemudahan mobilitas penduduk yang pada akhirnya dapat mengurangi biaya transportasi. Selain itu, ketersediaan jalan yang baik juga dapat memperlancar arus perdagangan dalam daerah maupun antar daerah. Gambar 2 mengilustrasikan terjadinya perluasan pangsa pasar industri di daerah A, ketika biaya transportasi di daerah tersebut menurun.

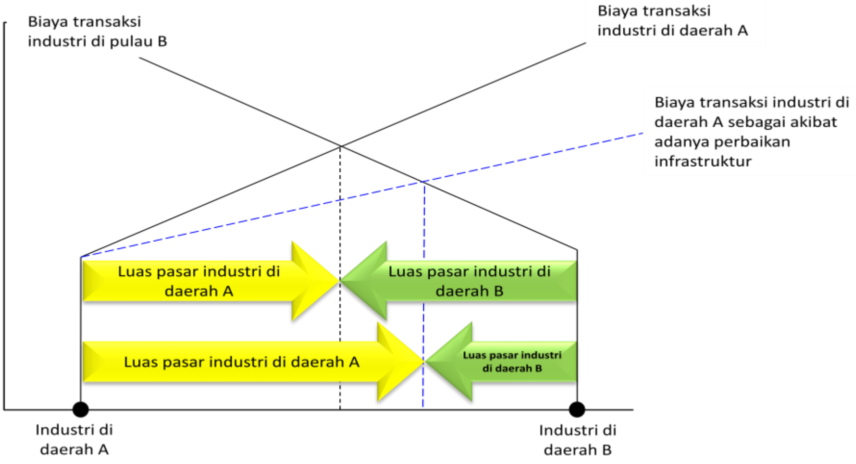
Gambar 2 mengasumsikan bahwa kawasan utara dan kawasan selatan sama-sama memproduksi suatu barang dengan tingkat produksi yang besarnya sama sebesar P1 dan P2. Kawasan selatan dengan cost transportation sebesar B1 dapat menjual produknya sampai pada titik A1. Lebih dari titik A1, kawasan selatan akan kalah bersaing dengan kawasan utara, karena beban cost transportation yang semakin besar. Sedangkan pada wilayah A1 ke kanan, kawasan utara dapat menjual dengan harga lebih murah. Begitu pula dengan kawasan utara dengan cost transportation sebesar C hanya dapat menjual produknya sampai pada titik A1. Lebih dari titik A1, kawasan utara akan kalah bersaing dengan kawasan selatan, karena beban cost transportation yang semakin besar. Karena pada

wilayah A1 ke kiri, kawasan selatan dapat menjual dengan harga lebih murah.

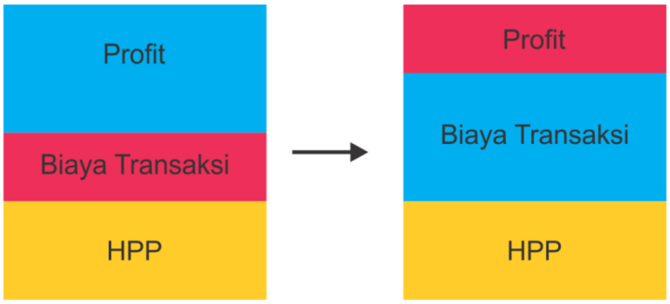
Dengan dibangunnya jalan lintas selatan, maka cost transportation dari kawasan selatan akan menjadi lebih murah dibandingkan dengan sebelumnya. Sehingga, biaya transportasi (cost transportation) yang semula sebesar B1 berubah menjadi B2. Hal tersebut tentunya akan menyebabkan bertambahnya pasar dari kawasan lintas selatan, dimana yang semula hanya sampai pada titik A1, maka akan bergeser menjadi A2. Dengan kata lain, pasar dari kawasan selatan menjadi semakin luas dan daya saing kawasan selatan lebih meningkat. Kondisi tersebut mencerminkan bahwa ketersediaan infrastruktur yang baik dapat meningkatkan daya saing suatu wilayah.

b. Analisis Struktur Harga

Pada dasarnya struktur harga terdiri dari harga pokok penjualan, biaya transaksi dan profit. Komponen dari biaya transaksi sangat beragam, tergantung dari masing-masing industri. Pada umumnya, biaya transaksi terdiri dari biaya transportasi, waktu tempuh, biaya pemasaran, biaya negosiasi, dan beberapa biaya lainnya. Pembangunan JLS diharapkan dapat meningkatkan daya saing wilayah dengan mengurangi biaya transaksi yang terjadi. Pengurangan biaya transaksi tersebut akan meningkatkan profit industri atau bisa juga meningkatkan jumlah produksi (*supply*).



Gambar 2. Konsep Daya Saing Wilayah



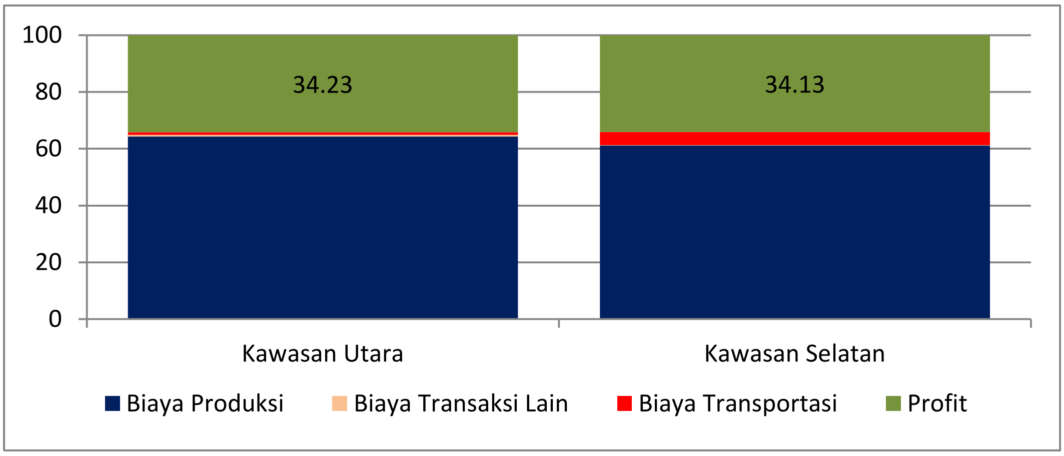
Gambar 3. Perubahan Struktur Biaya: Harga Jual

Dari sisi kompetitifnya, akses jalan yang semakin mudah menyebabkan berkurangnya biaya transaksi dari sebuah industri unggulan dan akan menambah jumlah profit yang diperoleh (sebagaimana terlampir pada gambar dibawah ini). Jumlah profit yang semakin tinggi dapat dipertahanan oleh industri unggulan pun bisa dikompensasikan dalam pengurangan harga jual sehingga dapat meningkatkan jumlah permintaan masyarakat yang akan menyebabkan meningkatnya jumlah produksi.

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam artikel ini adalah penelitian deskriptif.Dalam hal ini kajian tidak hanya dimaksudkan untuk mendeskripsikan tetapi lebih dari itu, kajian ini berusaha untuk menyusun sebuah strategi pengembangan investasi di JLS Jawa Timur berdasarkan hasil identifikasi permasalahan, tantangan dan potensi di kawasan tersebut. Disamping itu, melalui metode ini diharapkan dapat diketahui secara mendetail



Sumber: data diolah, 2014

Gambar 4. Perbandingan Struktur Biaya pada Kawasan Utara dan Kawasan Selatan Jawa Timur

bagaimana potensi-potensi yang tersedia di kawasan selatan (JLS) Jawa Timur serta permasalahan apa saja yang dihadapi saat ini maupun tantangan yang di masamendatang, sehingga dapat diperoleh penyelesaian yang menitikberatkan pada strategi dan arah kebijakan dalam pengembangan sektor unggulan dan potensi investasi di JLS Jawa Timur.

Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam kajian ini meliputi dua jenis data yaitu data primer dan data sekunder.

1. Data primer diperoleh dari wawancara mendalam untuk mendapatkan informasi tentang potensi daerah terkaitdengan investasi yang akan dilakukan. Selain itu, diperlukan pula data mengenai berbagai permasalahan pengembangan ekonomi kawasan selatan Jawa Timur yang dialami selama ini serta penyelesaiannya terkait dengan pengembangan usaha seiring dengan pembangunanJLS Provinsi Jawa Timur. Wawancara tidak terstruktur dilakukan dengan diskusi berkelompok (*Focus Group Discussion*), untuk mendapatkan informasi penguat dari hasil wawancara serta informasi penting lainnya dari informan kunci. FGD dilakukan dengan beberapa pihak yang berkepentingan dengan kajian ini, salah satunya dengan KADIN masing-masing wilayah dan ahli transportasi untuk mengetahui estimasi dari dampak pembangunan JLS terhadap biaya transaksi.
2. Sumber data sekunder berasal dari beberapa instansi yang berwenang dalam pengeluaran data yaitu, Bapeprov Jatim (Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Propinsi Jawa Timur), Badan Pusat Statistik, Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Timur, KADIN, serta berbagai hasil kajian yang berkaitan dengan kajian ini.

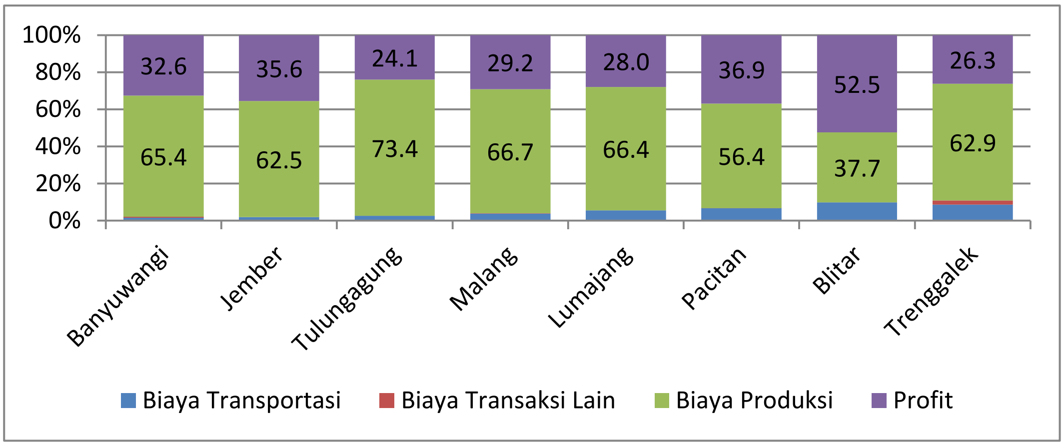
HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam artikel ini, akan lebih dijelaskan daya saing industri dari keunggulan yang dimiliki oleh masing-masing daerah. Keunggulan tersebut terbagi dalam *competitive advantage* dan *comparative advantage*. Kriteria industri di kawasan selatan Jawa Timur yang dijadikan sampel adalah (i) Biaya produksi lebih dari 9.000.000/tahun; (ii) Pendapatan (omset) per tahun lebih dari 12.500.000; dan (iii) Keuntungan lebih dari 2.000.000 per tahun. Berdasarkan kriteria tersebut, maka diperoleh beberapa industri untuk masing-masing kawasan, yaitu:

- Kabupaten Pacitan: industri terasi udang, mebel kayu, bata merah, tahu, batu pecah, dan es balok
- Kabupaten Trenggalek: industri konveksi, genteng kodok, mesin pengolah (gergaji serkel), jenang, meubel, balok kayu, dan kripik tempe
- Kabupaten Tulungagung: industri konvensi, roti, tahu, alat dapur dan ransel
- Kabupaten dan Kota Blitar: industri tahu, gamping, minyak kenanga, mie soun, dan roti kering
- Kabupaten dan Kota Malang: roti, tahu bola bulu tangkis, mie pangsit dan plastik
- Kabupaten Banyuwangi: industri abon ikan tuna, batik, souvenir, kerajinan, roti, krupuk cumi, meubel, dan gitar
- Kabupaten Jember: industri tahu, tempe, meubel, gelang perak, tasbih, dan kalung
- Kabupaten Lumajang: industri meubel, tepung tapioka, gula merah, bahan obat nyamuk, tahu, pengolahan kayu, kerajinan perak.

Analisis Pembentukan Harga Produk Industri

Pembentukan harga sebuah komoditas tidak lepas dari peranan biaya produksi (biaya bahan baku dan biaya tenaga kerja), biaya transaksi (biaya komunikasi dan biaya transportasi) serta pertimbangan keuntungan yang akan diperoleh. Besarnya biaya



Sumber: data diolah, 2014

Gambar 5. Komponen Struktur Biaya pada Wilayah Selatan Jawa Timur

transaksi pada masing-masing industri tergantung pada jenis biaya yang dikeluarkan untuk transportasi dan biaya transaksi lain di luar biaya transportasi. Selama ini, terjadi ketimpangan pembentukan harga produk industri di kawasan utara dan selatan Jawa Timur.

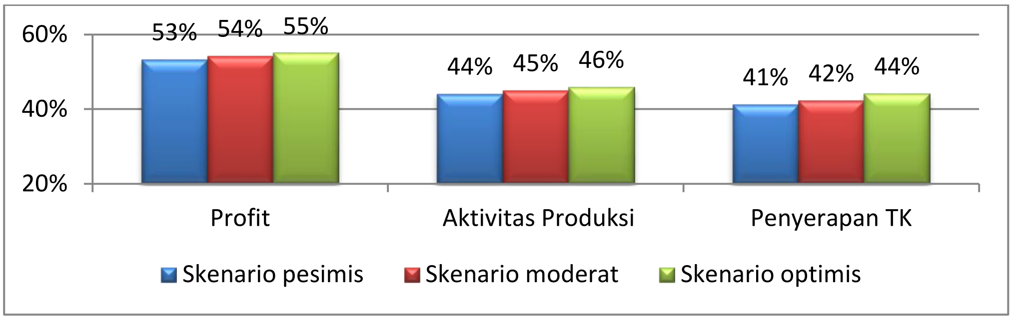
Industri di kawasan utara memiliki tingkat keunggulan kompetitif yang lebih besar dibandingkan dengan industri di kawasan selatan Jawa Timur. Perbandingan struktur biaya dalam pembentukan harga di kawasan utara dan selatan menunjukkan adanya perbedaan yang cukup signifikan dalam biaya transportasi. Kawasan utara yang notabene memilki akses jalan lebih baik dibandingkan dengan kawasan selatan menunjukkan adanya persentase biaya transportasi yang lebih rendah dibandingkan dengan kawasan selatan. Rendahnya persentase biaya transportasi tersebut dapat dikompensasikan pada keuntungan yang diterima. Semakin tinggi biaya transportasi yang harus ditanggung, maka akan semakin rendah tingkat keuntungan yang akan diterima. Sebaliknya, industri di kawasan selatan Jawa Timur memilki keunggulan komparatif dalam biaya produksi, karena dekat dengan bahan baku. Artinya, wilayah selatan memilki aksesibilitas yang tinggi terhadap ketersediaan bahan baku, baik dari material maupun tenaga kerja.

Dari sisi biaya transaksi di luar biaya transportasi, terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan. Misalnya, kontrak dengan pihak-pihak tertentu dalam pembelian input produksi ataupun penjualan output produksi. Hal tersebut merupakan biaya yang perlu disediakan dalam komponen biaya transaksi. Namun dalam pemebentukan harga di industri kecil menengah di kawasan selatan Jawa Timur komponen tersebut kontribusinya tidak terlalu besar.

Secara umum, persentase biaya transportasi pada industri di kawasan selatan jawa timur yang memilki kemudahan akses terhadap jalur pantura cenderung lebih kecil dibandingkan dengan kawasan selatan yang akses terhadap jalur pantura. Hal ini dapat terlihat pada Kabupaten Blitar, Terenggalek, dan Pacitan yang memiliki persentase biaya lebih besar dibandingkan dengan daerah-daerah lainnya. Sedangkan untuk beberapa wilayah kawasan selatan seperti Tulungagung, Malang, Banyuwangi dan Jember merupakan wilayah yang memiliki akses lebih mudah terhadap jalur pantura sehingga persentase biaya transportasinya lebih rendah. Akan tetapi, khusus untuk Kabupaten Tulungagung yang sedikit jauh dengan kawasan pantura, persentase biaya trasnportasinya cenderung lebih kecil. Hal ini disebabkan karena beberapa industri yang ada, tidak menanggung biaya transportasi untuk pembelian bahan baku ataupun penjualan hasil produksi.

Jika ditinjau dari sisi keuntungan, kabupaten Blitar memiliki persentase keuntungan paling tinggi dibandingkan daerah lainnya meski persentase biaya transportasinya paling tinggi. Hal tersebut dikarenakan persentase biaya produksi di kabupaten tersebut sangatlah rendah. Persentase keuntungan dapat dinaikkan lagi apabila biaya transportasi dapat diminalisir. Pada dasarnya, strategi penurunan biaya transportasi untuk meningkatkan keuntungan tersebut dapat dilakukan pada kabupaten Terenggalek, Pacitan, Lumajang, dan Malang. Sebaliknya, untuk tiga kabupaten yang lain yaitu Banyuwangi, Jember, dan Tulungagung, peningkatan keuntungan dapat dilakukan dengan cara efisiensi biaya produksi.

Salah satu cara untuk meminimalisir biaya transportasi secara umum di Jawa Timur adalah melalui pengembangan Jalur Lintas Selatan (JLS). Melalui pengembangan JLS, maka akses transportasi akan semakin mudah sehingga dapat menghemat waktu tempuh yang artinya juga mengurangi biaya pembelian bahan bakar. Dengan demikian, keuntungan yang diperoleh industri akan semakin meningkat, dimana nantinya akan mendorong peningkatan jumlah *output* yang diproduksi. Hal ini pada akhirnya akan berdampak pada peningkatan kebutuhan produksi (input) baik berupa material



Sumber: data diolah, 2014

Gambar 6. Skenario Dampak Pengembangan JLS

Tabel 1. Skenario Pengurangan Biaya Transportasi Masing-Masing Kabupaten

No	Daerah	Skenario Pesimis			Skenario Moderat			Skenario Optimis		
		Profit	Aktivitas produksi	Penyerapan TK	Profit	Aktivitas produksi	Penyerapan TK	Profit	Aktivitas produksi	Penyerapan TK
1	Blitar	87%	81%	68%	87%	82%	69%	88%	83%	70%
2	Pacitan	74%	56%	47%	76%	57%	49%	77%	58%	50%
3	Trenggalek	54%	33%	49%	56%	35%	51%	58%	37%	54%
4	Malang	54%	48%	45%	56%	49%	46%	57%	51%	47%
5	Banyuwangi	47%	39%	33%	48%	40%	33%	49%	41%	33%
6	Tulungagung	38%	32%	25%	39%	32%	25%	39%	33%	26%
7	Jember	37%	31%	29%	37%	31%	29%	38%	31%	37%
8	Lumajang	34%	33%	34%	35%	34%	35%	37%	35%	37%
	Rata-rata	53%	44%	41%	54%	45%	42%	55%	46%	44%

(bahan baku) maupun jumlah tenaga kerja. Gambar 6 merupakan skenario dampak pengembangan JLS di Jawa Timur.

Skenario pesimis menggunakan pengurangan biaya transportasi sebesar 25%, skenario moderat sebesar 50%, sedangkan skenario optimis sebesar 75%. Berdasarkan skenario tersebut, dapat disimpulkan bahwa pengurangan biaya transportasi akan berimplikasi pada kenaikan profit sebesar 53% hingga 55%. Dimana kenaikan profit tersebut akan mempengaruhi industri untuk melakukan ekspansi atau peningkatan produksi sebesar 44% hingga 46%. Artinya, semakin tinggi pengurangan biaya produksi, maka keuntungan semakin besar sehingga memungkinkan industri untuk memperbanyak aktivitas produsi. Pada akhirnya, semakin banyaknya aktivitas produksi, akan semakin banyak pula tenaga kerja yang terserap oleh industri tersebut.

Dampak pengembangan JLS tersebut bagi masing-masing wilayah di Jawa Timur tampat pada Tabel 1. Berdasarkan tabel tersebut, dapat diketahui bahwa Kabupaten Blitar memiliki persentase teringgi untuk setiap skenario. Disusul oleh Kabupaten Pacitan dan Kabupaten Trenggalek. Keadaan tersebut sesuai dengan struktur biaya industri pada masing-masing daerah yang dibahas sebelumnya. Meski dalam gambar struktur biaya, kabupaten Trenggalek tampak menduduki posisi kedua setelah Blitar dalam persentase biaya transportasi, pada tabel ringkasan tersebut Kabupaten Trenggalek menduduki urutan ketiga. Hal tersebut dikarenakan oleh struktur biaya kabupaten Trenggalek yang sebenarnya terdiri atas biaya transportasi dan biaya transaksi lainnya. Keadaan mengindikasikan bahwa pengembangan JLS akan memberikan pengaruh yang sangat besar terhadap persentase keuntungan industri jika difokuskan pada ketiga Kabupaten tersebut (Blitar, Pacitan, dan Trenggalek). Sebaliknya, pengembangan JLS tidak akan memberikan pengaruh yang cukup signifikan jika dilakukan pada kelima kabupaten lainnya.

SIMPULAN

Pada dasarnya, perkembangan industri dalam suatu wilayah dapat dilihat dari tingkat daya saing yang terbagi dalam keunggulan komparatif (*comparative advantage*) dan keunggulan kompetitif (*competitive advantage*). Keunggulan komparatif dicerminkan oleh tinggi rendahnya biaya produksi. Sedangkan keunggulan kompetitif (*competitive advantage*) dicerminkan oleh peranan biaya transaksi, termasuk biaya transportasi.Perbaikan dan pembangunan JLS yang dilakukan diharapkan dapat menurunkan biaya transportasi yang berarti terjadi peningkatan keuntungan usaha (profit). Peningkatan aktivitas usaha tersebut diindikasikan oleh meningkatnya investasi baru dalam aktivitas produksi. Peningkatan aktivitas produksi diharapkan dapat mendorong peningkatan penyerapan tenaga kerja. Sehingga, beberapa temuan penting dari hasil analisis tersebut adalah sebagai berikut: *pertama*, perkembangan industri di kawasan selatan, sangat ditentukan oleh kemampuan industri dalam menekan biaya produksi melalui perbaikan efisiensi produksi. Hal ini dicerminkan dari besarnya peranan biaya produksi dalam aktivitas industri.

Kedua, peranan pembangunan dan perbaikan transportasi di Jalur Lintas Selatan Jawa Timur pada dasarnya menurunkan biaya transportasi, yang berarti juga akan meningkatkan *competitive advantage*. Peningkatan *competitive advantage* dapat diindikasikan dari peningkatan profit usaha. Dalam hal ini kawasan yang memperoleh manfaat terbesar dari

adanya peningkatan daya saing kompetetif adalahKabupaten Pacitan dan Kabupaten Blitar; dimana ketiga daerah tersebut memilki persentase struktur biaya transportasi yang paling tinggi dalam aktivitas usaha.

Ketiga, pembangunan JLS akan berdampak pada peningkatan aktivitas ekonomi dan penyerapan tenaga kerja terutama pada Kabupaten Pacitan dan Kabupaten Blitar.

Saran

Berdasarkan hasil analisis, pembangunan JLS memiliki dampak positif terhadap aktivitas ekonomi bagian selatan khususnya industri yang berbasis pada sumber daya lokal. Namun mengingat kawasan selatan itu luas dan beragam basis ekonominya, maka pembangunan JLS harus dilakukan dengan perencanaan yang akurat dan tepat. Oleh karena itu perlu penyusunan master plan pengembangan JLS.

Untuk membangun *master plan* dibutuhkan kajian mendalam selanjutnya mengenai perencanaan pengembangan wilayah selatan, seperti penetapan pusat-pusat pengembangan wilayah selatan yang dilihat berdasarkan karakteristik ekonomi daerah.

Dalam rencana penyusunan*master plan*, diusulkan daerah yang perlu diprioritaskan dalam pembnaguna jalur selatan adalah Blitar, Pacitan dan Trenggalek. Karena, berdasarkan hasil analisis, dampak terbesar dari pembangunan jalur selatan terdapat pada tiga daerah yang kemungkinan merupakan satu kawasan yaitu daerah Blitar, Pacitan dan Trenggalek.

DAFTAR PUSTAKA

BPS Provinsi Jawa Timur. 2012. *PDRB per Kapita Kabupaten/Kota Provinsi Jawa Timur 2006 - 2011*

Porter,M.E.(2000). *Location, Competition, and Economic Development: Local Clustersin Global Economy. Economic Development Quarterly*. Vol. 14 No. 1, February2000, hal. 15–34. European Commision (1999)

Gardiner,Bend(2003). *Regional Competitiveness Indicators for Europe–Audit, Database Construction and Analysis*. Regional Studies Association International Conference. Pisa. 12-15 April.