ANTHOR
Education and Learning Journal
https://anthor.org/index.php/anthor
Email. anthor.Jurnal@gmail.com
E-ISSN: 2963 –198X P-ISSN: 2963–2498 | Halaman: 1543 - 1550
Volume 5 Nomor 5 Tahun 2026

Aksesibilitas sebagai Determinan Keterbelakangan Wilayah Pesisir: Sintesis Literatur pada Dimensi Transportasi, Pelayanan Publik dan Ekonomi

Informasi Naskah

Rahmah[1]
Hutri Rizki Amalia[2]

Program Studi Pendidikan Geografi, Fakultas Tarbiyah dan Keguruan, UIN Sultan Syarif Kasim Riau, Indonesia

rahmah@uin-suska.ac.id[1]
hutririzkiamelia.m.pd@uin-suska.ac.id[2]

Abstrak
Aksesibilitas merupakan faktor penting yang memengaruhi perkembangan dan pemerataan pembangunan wilayah pesisir, namun kajian yang mengintegrasikan dimensi transportasi, pelayanan publik, dan ekonomi secara komprehensif masih terbatas. Penelitian ini bertujuan untuk mensintesis peran aksesibilitas transportasi, pelayanan publik, dan ekonomi dalam menjelaskan keterbelakangan wilayah pesisir. Kebaruan penelitian ini terletak pada integrasi konseptual aksesibilitas transportasi, pelayanan publik, dan ekonomi sebagai kerangka analisis keterbelakangan wilayah pesisir. Penelitian ini menggunakan metode studi kepustakaan (library research) dengan rentang literatur tahun 2004–2022. Data sekunder diperoleh dari buku, artikel jurnal ilmiah, hasil penelitian terdahulu, dan dokumen terkait yang dianalisis secara deskriptif-kualitatif. Hasil kajian menunjukkan bahwa keterbelakangan wilayah pesisir dipengaruhi oleh tiga dimensi utama, yaitu aksesibilitas transportasi, pelayanan publik, dan ekonomi, yang berdampak pada tingginya biaya mobilitas, rendahnya akses terhadap layanan dasar, serta terbatasnya peluang ekonomi masyarakat. Oleh karena itu, peningkatan aksesibilitas secara terpadu diperlukan untuk mendukung pembangunan wilayah pesisir yang lebih merata dan berkelanjutan.

Kata Kunci:
Aksesibilitas, Keterbelakangan Wilayah, Wilayah Pesisir, Transportasi, Pelayanan Publik, Pembangunan Wilayah.

Abstract
Accessibility is a key factor influencing the development and equitable growth of coastal regions; however, studies that comprehensively integrate the dimensions of transportation, public services, and the economy remain limited. This study aims to synthesize the roles of transportation accessibility, public services, and the economy in explaining the underdevelopment of coastal areas. The novelty of this study lies in the conceptual integration of transportation accessibility, public services, and the economy as a framework for analyzing coastal underdevelopment. This study employs a literature review method, covering literature from 2004 to 2022. Secondary data were obtained from books, scientific journal articles, previous research findings, and related documents, which were analyzed using descriptive-qualitative methods. The results indicate that the underdevelopment of coastal regions is influenced by three main dimensions transportation accessibility, public services, and the economy which contribute to high mobility costs, limited access to basic services, and restricted economic opportunities for the community. Therefore, integrated improvements in accessibility are necessary to support more equitable and sustainable coastal regional development.

Keyword*:*
Accessibility, Regional Underdevelopment, Coastal Regions, Transportation, Public Services, Regional Development.

Information Production:
© 2026 *by the authors of this article. This work is licensed under an Attribution-ShareAlike* 4.0 *International* (CC BY-SA 4.0)

PENDAHULUAN

Pembangunan wilayah pada hakikatnya bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat melalui pemerataan akses terhadap sumber daya, pelayanan publik, dan peluang ekonomi. Namun, dalam praktiknya masih terdapat kesenjangan pembangunan yang cukup signifikan antara wilayah perkotaan dan wilayah perdesaan, terutama pada kawasan pesisir terpencil. Ketimpangan tersebut sering dikaitkan dengan perbedaan tingkat aksesibilitas antarwilayah yang menyebabkan terjadinya disparitas pembangunan dan kualitas hidup masyarakat (Litman, 2021; van Wee, 2022). Dalam perspektif pembangunan wilayah, aksesibilitas merupakan faktor fundamental yang menentukan kemampuan suatu wilayah untuk terhubung dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dan pelayanan publik.

e-ISSN: 2963 – 198X
p-ISSN: 2963 – 2498

Aksesibilitas merupakan tingkat kemudahan yang dimiliki individu atau kelompok untuk menjangkau berbagai aktivitas, layanan, destinasi, dan peluang yang tersebar secara spasial melalui dukungan sistem transportasi, tata guna lahan, serta jaringan infrastruktur yang tersedia. Konsep ini tidak hanya mencerminkan kemampuan fisik untuk mencapai suatu lokasi, tetapi juga dipengaruhi oleh faktor waktu, karakteristik individu, kualitas jaringan transportasi, distribusi peluang, serta perkembangan teknologi dan komunikasi yang memungkinkan partisipasi dalam aktivitas secara langsung maupun virtual. Dengan demikian, aksesibilitas menggambarkan sejauh mana sistem wilayah mampu memberikan kesempatan yang setara bagi masyarakat untuk memperoleh manfaat sosial, ekonomi, dan pelayanan publik (Albacete et al., 2017; K. Geurs & Van Wee, 2025; Lättman et al., 2019; Liao & van Wee, 2017; Monzón et al., 2013; Rosik et al., 2015) Konsep ini tidak hanya berkaitan dengan jarak fisik, tetapi juga mencakup waktu tempuh, biaya perjalanan, ketersediaan moda transportasi, kualitas infrastruktur, serta karakteristik sosial-ekonomi masyarakat yang memengaruhi mobilitas (van Wee, 2022). Aksesibilitas menjadi salah satu indikator penting dalam evaluasi pembangunan wilayah karena secara langsung memengaruhi mobilitas penduduk, distribusi barang dan jasa, serta akses masyarakat terhadap berbagai fasilitas publik (Litman, 2021). Aksesibilitas merupakan tingkat kemudahan masyarakat dalam menjangkau berbagai aktivitas, layanan, dan peluang melalui dukungan transportasi, infrastruktur, serta kondisi sosial-ekonomi yang berperan penting dalam pembangunan wilayah dan peningkatan kesejahteraan masyarakat. Dengan demikian, aksesibilitas dapat dipahami sebagai tingkat kemudahan masyarakat dalam menjangkau berbagai aktivitas, layanan, dan peluang yang didukung oleh sistem transportasi, infrastruktur, serta kondisi sosial-ekonomi, sehingga menjadi faktor penting dalam menentukan keberhasilan pembangunan wilayah dan kesejahteraan masyarakat.

Dalam kajian geografi, hubungan antara aksesibilitas dan pembangunan wilayah dijelaskan melalui pendekatan interaksi spasial yang menekankan pentingnya konektivitas antarwilayah dalam membentuk aktivitas sosial dan ekonomi. Intensitas interaksi antarwilayah dipengaruhi oleh kemudahan transportasi, hambatan perjalanan, serta peluang yang tersedia pada suatu lokasi (Páez et al., 2012). Wilayah yang memiliki aksesibilitas tinggi cenderung mengalami pertumbuhan ekonomi yang lebih cepat karena mampu menarik investasi, memperlancar arus perdagangan, dan meningkatkan mobilitas tenaga kerja. Sebaliknya, wilayah dengan aksesibilitas rendah cenderung mengalami keterisolasian yang berdampak pada lambatnya proses pembangunan (Rodrigue, 2020). Oleh karena itu, tingkat aksesibilitas yang tinggi mampu meningkatkan konektivitas dan interaksi antarwilayah sehingga mendorong pertumbuhan ekonomi dan pembangunan, sedangkan rendahnya aksesibilitas berpotensi menyebabkan keterisolasian dan keterbelakangan wilayah.

Fenomena keterbelakangan wilayah umumnya ditandai oleh rendahnya tingkat kesejahteraan masyarakat, terbatasnya infrastruktur dasar, rendahnya produktivitas ekonomi, serta minimnya akses terhadap pelayanan pendidikan dan kesehatan (Todaro & Smith, 2021). Studi pembangunan regional menunjukkan bahwa aktivitas ekonomi cenderung terkonsentrasi pada wilayah yang memiliki konektivitas dan aksesibilitas lebih baik sehingga menciptakan ketimpangan spasial antarwilayah ((Crescenzi & Rodríguez-Pose, 2012; Vickerman, 2018). Akibatnya, wilayah yang berada jauh dari pusat pertumbuhan sering mengalami proses pembangunan yang lebih lambat karena keterbatasan hubungan ekonomi dan spasial dengan wilayah lain. Keterbelakangan wilayah merupakan konsekuensi dari rendahnya aksesibilitas dan konektivitas yang menghambat pertumbuhan ekonomi, penyediaan layanan publik, dan pemerataan pembangunan.

Dalam konteks wilayah pesisir, permasalahan aksesibilitas menjadi lebih kompleks karena dipengaruhi oleh kondisi geografis, karakteristik lingkungan, dan keterbatasan infrastruktur transportasi. Kawasan pesisir terpencil umumnya menghadapi kendala berupa minimnya jaringan jalan, ketergantungan terhadap transportasi air, tingginya biaya logistik, serta terbatasnya akses terhadap pelayanan dasar (Béné et al., 2016). Berbagai penelitian menunjukkan bahwa rendahnya aksesibilitas pada wilayah pesisir berkontribusi terhadap meningkatnya kerentanan sosial-ekonomi masyarakat serta memperlambat proses pembangunan daerah (Bennett et al., 2016). Fenomena ini menegaskan bahwa aksesibilitas memiliki peran penting dalam menentukan tingkat perkembangan wilayah pesisir, terutama pada kawasan yang memiliki keterbatasan konektivitas dan infrastruktur transportasi.

Sejumlah penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa aksesibilitas berperan penting dalam meningkatkan produktivitas ekonomi, efisiensi transportasi, dan kualitas hidup masyarakat (Litman, 2021; Vickerman, 2018). Namun demikian, kajian yang secara khusus mensintesis peran aksesibilitas dalam menjelaskan keterbelakangan wilayah pesisir masih terbatas. Selain itu, integrasi tiga dimensi utama aksesibilitas, yaitu transportasi, pelayanan publik, dan ekonomi, masih belum banyak dikaji secara komprehensif dalam satu kerangka analisis. Novelty penelitian ini terletak pada pengembangan sintesis konseptual yang mengintegrasikan tiga dimensi aksesibilitas (transportasi, pelayanan publik, dan ekonomi) sebagai kerangka analisis keterbelakangan wilayah pesisir.

e-ISSN: 2963 – 198X
p-ISSN: 2963 – 2498

Berdasarkan kondisi tersebut, diperlukan kajian yang mampu menyusun sintesis konseptual mengenai hubungan antara aksesibilitas dan keterbelakangan wilayah pesisir. Oleh karena itu, penelitian ini menggunakan metode studi kepustakaan (*library research*) untuk mensintesis peran aksesibilitas transportasi, pelayanan publik, dan ekonomi dalam menjelaskan keterbelakangan wilayah pesisir. Kajian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih komprehensif mengenai keterkaitan antar dimensi aksesibilitas tersebut, sekaligus menjadi dasar konseptual bagi perumusan kebijakan pembangunan wilayah pesisir yang lebih inklusif dan berkelanjutan.

Berdasarkan kondisi tersebut, diperlukan suatu kajian yang mampu mengintegrasikan berbagai temuan teoritis dan empiris mengenai hubungan antara aksesibilitas dan keterbelakangan wilayah pesisir. Oleh karena itu, penelitian ini menggunakan metode studi kepustakaan (*library research*) untuk mensintesis peran aksesibilitas transportasi, pelayanan publik, dan ekonomi dalam menjelaskan keterbelakangan wilayah pesisir. Melalui kajian kepustakaan ini diharapkan diperoleh pemahaman yang komprehensif mengenai peran aksesibilitas transportasi, pelayanan publik, dan ekonomi dalam memengaruhi tingkat perkembangan wilayah pesisir, sekaligus menghasilkan sintesis konseptual yang dapat menjadi dasar dalam perumusan kebijakan pembangunan wilayah pesisir yang lebih efektif, inklusif, dan berkelanjutan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode studi kepustakaan (*library research*) untuk menganalisis aksesibilitas sebagai determinan keterbelakangan wilayah pesisir. Metode ini berfokus pada penelaahan berbagai sumber literatur ilmiah tanpa melakukan pengumpulan data lapangan. Data yang digunakan merupakan data sekunder yang diperoleh dari berbagai sumber, meliputi buku teks, artikel jurnal nasional dan internasional yang bereputasi, hasil penelitian terdahulu, laporan lembaga resmi, serta dokumen kebijakan yang relevan dengan isu aksesibilitas, pembangunan wilayah, dan keterbelakangan wilayah pesisir.

Pengumpulan data dilakukan melalui teknik dokumentasi dengan menelusuri publikasi ilmiah pada berbagai basis data akademik seperti Google Scholar, Scopus, ScienceDirect, dan sumber terpercaya lainnya. Proses penelusuran literatur dilakukan secara sistematis menggunakan kata kunci seperti accessibility, regional development, coastal areas, spatial inequality, transport connectivity, dan economic disparity. Literatur yang diperoleh kemudian diseleksi berdasarkan relevansi terhadap fokus kajian, kredibilitas sumber (peerreviewed), serta kontribusinya dalam menjelaskan hubungan antara aksesibilitas dan keterbelakangan wilayah pesisir.

Artikel-artikel yang disintesis dalam penelitian ini dipilih berdasarkan pertimbangan relevansi konseptual dan empiris terhadap kajian aksesibilitas dan keterbelakangan wilayah, khususnya pada konteks wilayah pesisir. Literatur yang digunakan tidak hanya berfokus pada aspek transportasi semata, tetapi juga mencakup dimensi yang lebih luas seperti pelayanan publik, konektivitas wilayah, interaksi spasial, serta implikasinya terhadap pembangunan regional dan ketimpangan wilayah.

Kriteria utama pemilihan artikel adalah sebagai berikut: (1) artikel berasal dari jurnal ilmiah bereputasi (*peer-reviewed journal*), buku akademik, atau laporan penelitian lembaga kredibel; (2) artikel memiliki keterkaitan langsung dengan konsep aksesibilitas, keterisolasian wilayah, pembangunan regional, atau ketimpangan spasial; (3) artikel menyediakan kerangka konseptual atau temuan empiris yang mampu menjelaskan hubungan antara aksesibilitas dan keterbelakangan wilayah; serta (4) artikel memiliki kejelasan metodologi dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademik.

Rentang tahun publikasi artikel yang digunakan difokuskan pada periode 2004 hingga 2022. Tahun 2004 dipilih karena menjadi salah satu rujukan penting dalam konseptualisasi aksesibilitas modern oleh Geurs & van Wee, sedangkan literatur hingga 2022 digunakan untuk menangkap perkembangan terbaru terkait konektivitas wilayah, efisiensi sistem transportasi, dan ketimpangan pembangunan dalam perspektif keberlanjutan.

Data yang telah terkumpul dianalisis menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif melalui tahapan reduksi data, klasifikasi, interpretasi, dan sintesis temuan dari berbagai literatur. Proses analisis ini bertujuan untuk mengidentifikasi pola hubungan antara tingkat aksesibilitas dan keterbelakangan wilayah pesisir, serta merumuskan pemahaman konseptual yang komprehensif mengenai peran aksesibilitas dalam pembangunan wilayah.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Guna memperkuat hasil sintesis literatur, Tabel 1 menyajikan ringkasan temuan berbagai penelitian yang menunjukkan hubungan antara aksesibilitas dan keterbelakangan wilayah.

e-ISSN: 2963 – 198X
p-ISSN: 2963 – 2498

Tabel 1. Sintesis Hasil Penelitian Terdahulu tentang Aksesibilitas dan Keterbelakangan Wilayah

No.	Peneliti	Fokus Penelitian	Temuan Utama	Implikasi terhadap Keterbelakangan Wilayah
1	Geurs & van Wee (2004)	Konsep aksesibilitas dalam transportasi dan tata ruang	Aksesibilitas dipengaruhi oleh sistem transportasi, tata guna lahan, peluang aktivitas, dan karakteristik individu.	Rendahnya aksesibilitas membatasi kemampuan masyarakat menjangkau berbagai aktivitas penting.
2	Farrington & Farrington (2005)	Aksesibilitas dan inklusi sosial wilayah perdesaan	Akses terhadap pelayanan publik menjadi indikator utama inklusi pembangunan.	Keterbatasan akses layanan dasar memperbesar ketimpangan wilayah.
3	Páez et al. (2012)	Interaksi spasial dan aksesibilitas wilayah	Intensitas interaksi wilayah dipengaruhi oleh kemudahan akses dan hambatan perjalanan.	Wilayah dengan aksesibilitas rendah mengalami keterisolasian dan keterbatasan interaksi ekonomi.
4	Monzón et al. (2013)	Pengaruh aksesibilitas terhadap pembangunan regional	Peningkatan aksesibilitas meningkatkan daya saing dan konektivitas wilayah.	Aksesibilitas yang rendah memperlambat pembangunan wilayah.
5	van Wee et al. (2013)	Evaluasi aksesibilitas dalam perencanaan transportasi	Aksesibilitas menentukan kemampuan masyarakat menjangkau fasilitas dan peluang ekonomi.	Keterbatasan akses meningkatkan biaya mobilitas dan mengurangi kesejahteraan.
6	Rosik et al. (2015)	Aksesibilitas dan pembangunan wilayah Eropa	Wilayah dengan konektivitas tinggi menunjukkan pertumbuhan ekonomi yang lebih cepat.	Wilayah terpencil cenderung mengalami stagnasi pembangunan.
7	Béné et al. (2016)	Kerentanan masyarakat pesisir	Keterbatasan akses infrastruktur dan layanan publik meningkatkan kerentanan sosial ekonomi.	Wilayah pesisir terpencil lebih rentan mengalami keterbelakangan.
8	Bennett et al. (2016)	Tata kelola wilayah pesisir dan akses sumber daya	Isolasi geografis memperburuk akses masyarakat terhadap pelayanan dan peluang ekonomi.	Keterisolasian menjadi faktor utama keterbelakangan wilayah pesisir.
9	Crescenzi & Rodríguez-Pose (2016)	Ketimpangan pembangunan regional	Aktivitas ekonomi cenderung terkonsentrasi pada wilayah yang lebih mudah diakses.	Wilayah dengan aksesibilitas rendah tertinggal dari pusat pertumbuhan.
10	Rodrigue (2020)	Geografi transportasi dan konektivitas wilayah	Infrastruktur transportasi menentukan tingkat integrasi wilayah.	Keterbatasan jaringan transportasi memperkuat keterisolasian wilayah.
11	Litman (2022)	Aksesibilitas sebagai indikator pembangunan	Aksesibilitas berkontribusi terhadap produktivitas ekonomi dan kualitas hidup.	Peningkatan aksesibilitas dapat mengurangi kesenjangan pembangunan.
12	Gutiérrez (2021)	Aksesibilitas dan efisiensi ekonomi	Aksesibilitas memengaruhi biaya logistik dan distribusi barang.	Wilayah dengan akses rendah menghadapi biaya ekonomi yang lebih tinggi.
13	Vickerman (2018)	Infrastruktur transportasi dan disparitas wilayah	Investasi infrastruktur mampu meningkatkan konektivitas dan mengurangi kesenjangan regional.	Pembangunan transportasi menjadi instrumen pengurangan keterbelakangan wilayah.
14	Rodríguez-Pose (2018)	Kesenjangan wilayah dan pembangunan regional	Keterisolasian spasial menjadi salah satu penyebab utama ketertinggalan wilayah.	Wilayah terpencil membutuhkan intervensi kebijakan berbasis konektivitas.
15	Páez et al. (2019)	Aksesibilitas dan pertumbuhan ekonomi lokal	Peningkatan aksesibilitas mendorong investasi dan penciptaan lapangan kerja.	Aksesibilitas menjadi faktor pengungkit pembangunan ekonomi wilayah.

Selanjutnya, Tabel 2 merangkum dimensi utama aksesibilitas yang secara konsisten ditemukan memengaruhi perkembangan wilayah pesisir.

Tabel 2. Sintesis Dimensi Aksesibilitas sebagai Determinan Keterbelakangan Wilayah Pesisir

Dimensi Aksesibilitas	Indikator Utama	Dampak terhadap Wilayah Pesisir	Referensi
Transportasi	Jaringan jalan, moda transportasi, waktu tempuh, biaya perjalanan	Mobilitas rendah, biaya logistik tinggi, keterisolasian wilayah	Geurs & van Wee (2004); Rodrigue (2020); Litman (2022); Vickerman (2018)
Pelayanan Publik	Akses pendidikan, kesehatan, administrasi pemerintahan	Rendahnya kualitas SDM dan terbatasnya pelayanan dasar	Farrington & Farrington (2005); Béné et al. (2016)

e-ISSN: 2963 – 198X
p-ISSN: 2963 – 2498

Ekonomi	Akses pasar, lapangan kerja, lembaga keuangan, investasi	Stagnasi ekonomi lokal dan rendahnya daya saing wilayah	Crescenzi & Rodríguez-Pose (2016); Gutiérrez (2021); Páez et al. (2019)
Konektivitas Wilayah	Hubungan dengan pusat pertumbuhan dan jaringan regional	Terbatasnya interaksi sosialekonomi dan arus investasi	Rodrigue (2020); Rodríguez-Pose (2018)

Berdasarkan Tabel 1 dan Tabel 2, dapat disimpulkan bahwa aksesibilitas merupakan faktor multidimensional yang memengaruhi pembangunan wilayah melalui aspek transportasi, pelayanan publik, ekonomi, dan konektivitas wilayah. Berbagai penelitian menunjukkan bahwa rendahnya aksesibilitas berkontribusi terhadap terbentuknya lingkaran keterbelakangan yang ditandai oleh rendahnya mobilitas, terbatasnya pelayanan dasar, lemahnya aktivitas ekonomi, serta rendahnya investasi pembangunan.

Berdasarkan hasil studi kepustakaan terhadap berbagai literatur yang relevan, ditemukan bahwa aksesibilitas merupakan faktor yang secara konsisten berhubungan dengan tingkat perkembangan suatu wilayah. Berbagai kajian menunjukkan bahwa kemudahan akses terhadap jaringan transportasi, pelayanan publik, dan aktivitas ekonomi berperan penting dalam menentukan kemampuan suatu wilayah untuk berkembang. Hasil sintesis literatur juga menunjukkan adanya tiga dimensi utama aksesibilitas yang memengaruhi keterbelakangan wilayah pesisir, yaitu aksesibilitas transportasi, aksesibilitas pelayanan publik, dan aksesibilitas ekonomi

Dimensi pertama adalah aksesibilitas transportasi. Sebagian besar penelitian menunjukkan bahwa kualitas jaringan transportasi menjadi faktor paling dominan dalam menentukan tingkat konektivitas wilayah pesisir dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi. Wilayah yang memiliki keterbatasan jaringan jalan, minimnya moda transportasi, serta ketergantungan pada transportasi air cenderung mengalami biaya mobilitas yang lebih tinggi dibandingkan wilayah lain (Litman, 2022; Rodrigue, 2020; Vickerman, 2018). Kondisi tersebut berdampak pada lambatnya arus barang, jasa, dan manusia yang pada akhirnya menurunkan daya saing wilayah. Studi yang dilakukan oleh (K. T. Geurs & van Wee, 2004; van Wee et al., 2013) menunjukkan bahwa rendahnya aksesibilitas transportasi menyebabkan masyarakat menghadapi keterbatasan dalam menjangkau pusat pelayanan dan pasar regional.

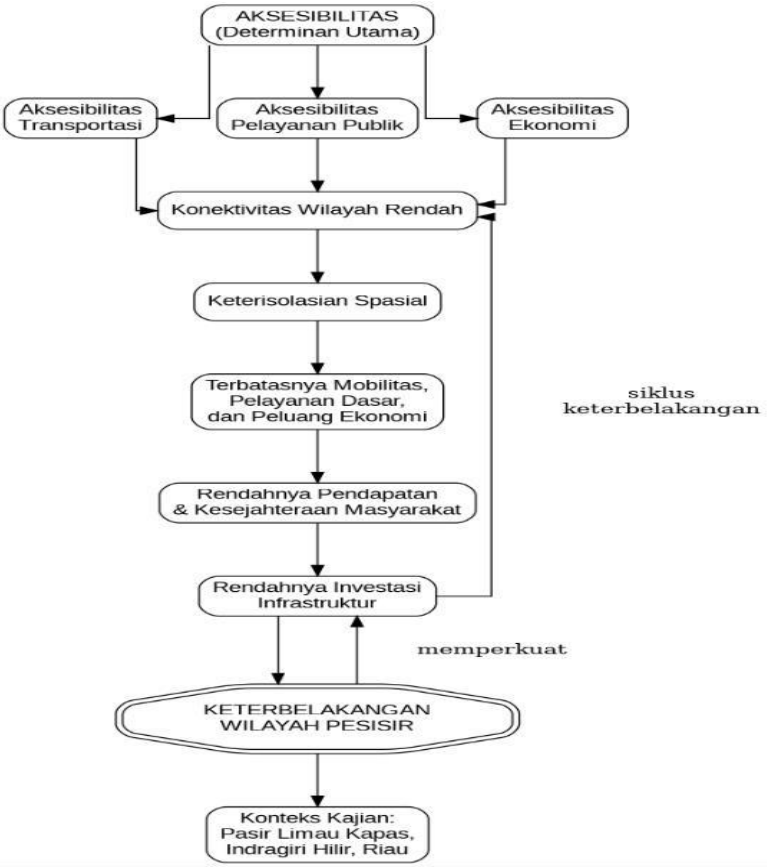
Dimensi kedua adalah aksesibilitas terhadap pelayanan publik. Berbagai penelitian menunjukkan bahwa wilayah pesisir terpencil umumnya memiliki keterbatasan akses terhadap fasilitas pendidikan, kesehatan, administrasi pemerintahan, dan layanan sosial lainnya. Keterbatasan tersebut tidak hanya dipengaruhi oleh jarak geografis, tetapi juga oleh waktu tempuh yang panjang serta biaya perjalanan yang tinggi. Hasil penelitian (Farrington & Farrington, 2005) yang menyatakan bahwa aksesibilitas pelayanan publik merupakan salah satu indikator utama dalam mengukur tingkat inklusi pembangunan wilayah.

Dimensi ketiga adalah aksesibilitas ekonomi yang berkaitan dengan kemampuan masyarakat dalam menjangkau pasar, lapangan kerja, lembaga keuangan, dan peluang usaha. Literatur menunjukkan bahwa keterbatasan aksesibilitas menyebabkan tingginya biaya logistik dan distribusi hasil produksi sehingga mengurangi efisiensi ekonomi lokal (Crescenzi & Rodríguez-Pose, 2016; Gutiérrez, 2021). Akibatnya, aktivitas ekonomi cenderung terkonsentrasi pada wilayah yang memiliki aksesibilitas lebih baik, sementara wilayah terpencil mengalami stagnasi pembangunan. Beberapa studi juga menunjukkan bahwa peningkatan aksesibilitas mampu mendorong pertumbuhan ekonomi lokal melalui peningkatan investasi, perluasan pasar, dan penciptaan lapangan kerja baru (Páez et al., 2019; Banister, 2018).

Hasil sintesis literatur juga menunjukkan adanya hubungan kausal yang membentuk lingkaran keterbelakangan wilayah. Rendahnya aksesibilitas menyebabkan terbatasnya aktivitas ekonomi dan pelayanan publik, yang kemudian berdampak pada rendahnya pendapatan masyarakat. Kondisi tersebut selanjutnya menghambat investasi infrastruktur sehingga memperkuat keterisolasian wilayah (Todaro & Smith, 2021; Rodríguez-Pose, 2018) Pola ini ditemukan secara konsisten pada berbagai wilayah pesisir di negara berkembang maupun negara maju yang memiliki karakteristik geografis terpencil.

Berdasarkan telaah teoritis dan hasil sintesis berbagai penelitian terdahulu, penelitian ini mengembangkan suatu framework konseptual yang menjelaskan hubungan kausal antara aksesibilitas dan keterbelakangan wilayah pesisir. Framework tersebut menunjukkan bahwa keterbelakangan wilayah merupakan konsekuensi dari rendahnya aksesibilitas transportasi, pelayanan publik, dan ekonomi yang memengaruhi tingkat konektivitas wilayah dan membentuk lingkaran keterbelakangan pembangunan (*cycle of coastal underdevelopment*) sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 1.

e-ISSN: 2963 – 198X
p-ISSN: 2963 – 2498



Gambar 1. Framework Konseptual Aksesibilitas sebagai Determinan Keterbelakangan Wilayah Pesisir

Berdasarkan Gambar 1, dapat dijelaskan bahwa aksesibilitas berperan sebagai determinan utama yang memengaruhi kualitas konektivitas wilayah pesisir. Aksesibilitas yang mencakup aspek transportasi, pelayanan publik, dan ekonomi menunjukkan hubungan yang saling terkait dalam menentukan tingkat keterhubungan antarwilayah. Rendahnya aksesibilitas pada ketiga aspek tersebut menyebabkan terjadinya konektivitas wilayah yang lemah, yang kemudian berimplikasi pada meningkatnya keterisolasian spasial.

Keterisolasian spasial ini selanjutnya berdampak pada terbatasnya mobilitas penduduk, akses terhadap layanan dasar, serta peluang ekonomi yang tersedia. Kondisi tersebut berlanjut pada rendahnya tingkat pendapatan dan kesejahteraan masyarakat pesisir. Dalam jangka panjang, situasi ini turut menyebabkan rendahnya investasi infrastruktur, sehingga memperkuat kondisi keterbelakangan wilayah.

Dengan demikian, Gambar 1 memperlihatkan adanya suatu siklus keterbelakangan (*cycle of coastal underdevelopment*), di mana rendahnya aksesibilitas dan konektivitas wilayah saling memperkuat satu sama lain dan menciptakan pola ketertinggalan yang berulang di wilayah pesisir. Oleh karena itu, intervensi peningkatan aksesibilitas menjadi kunci utama dalam memutus rantai keterbelakangan wilayah pesisir.

Pembahasan

Hasil kajian menunjukkan bahwa aksesibilitas bukan sekadar persoalan ketersediaan sarana transportasi, melainkan merupakan faktor multidimensional yang menentukan tingkat keterhubungan suatu wilayah dengan berbagai sumber daya pembangunan. Temuan ini sejalan dengan konsep aksesibilitas yang dikemukakan oleh (K. T. Geurs & van Wee, 2004) dan (van Wee et al., 2013) yang menyatakan bahwa aksesibilitas mencakup interaksi antara sistem transportasi, tata guna lahan, karakteristik individu, serta peluang aktivitas yang tersedia.

Dalam perspektif teori interaksi spasial, wilayah yang memiliki aksesibilitas tinggi cenderung mengalami intensitas interaksi ekonomi dan sosial yang lebih besar dibandingkan wilayah dengan aksesibilitas rendah (Páez et al., 2012). Konektivitas yang baik memungkinkan terjadinya aliran barang, jasa, informasi, dan tenaga kerja secara lebih efisien. Sebaliknya, keterbatasan aksesibilitas menyebabkan meningkatnya hambatan spasial sehingga mengurangi daya tarik investasi dan memperlambat pertumbuhan ekonomi wilayah (Rodrigue, 2020). Kondisi ini menjelaskan mengapa wilayah pesisir terpencil sering tertinggal dibandingkan wilayah yang lebih dekat dengan pusat pertumbuhan.

e-ISSN: 2963 – 198X
p-ISSN: 2963 – 2498

Temuan penelitian ini juga memperlihatkan bahwa aksesibilitas memiliki hubungan erat dengan kualitas pelayanan publik. Rendahnya akses terhadap fasilitas pendidikan dan kesehatan dapat memperburuk kualitas sumber daya manusia yang pada akhirnya menghambat pembangunan jangka panjang (Béné et al., 2016; Farrington & Farrington, 2005). Dalam konteks pembangunan berkelanjutan, aksesibilitas berfungsi sebagai instrumen pemerataan yang memungkinkan seluruh masyarakat memperoleh kesempatan yang sama dalam mengakses layanan dasar. Oleh karena itu, peningkatan aksesibilitas tidak hanya berdampak pada aspek ekonomi, tetapi juga pada dimensi sosial dan kesejahteraan masyarakat.

Dari sisi ekonomi, hasil kajian memperkuat argumen bahwa aksesibilitas merupakan prasyarat penting bagi pengembangan ekonomi lokal. Infrastruktur transportasi yang memadai dapat menurunkan biaya transaksi, memperluas jaringan pemasaran, dan meningkatkan efisiensi distribusi barang (Banister, 2018; Gutiérrez, 2021). Sebaliknya, keterbatasan aksesibilitas menyebabkan tingginya biaya logistik yang mengurangi daya saing produk lokal. Fenomena ini banyak ditemukan pada wilayah pesisir yang bergantung pada transportasi laut atau sungai dengan frekuensi layanan yang terbatas.

Dalam konteks wilayah pesisir secara umum, karakteristik geografis sering kali memperkuat hambatan aksesibilitas. Ketergantungan terhadap jalur transportasi air menyebabkan mobilitas masyarakat sangat dipengaruhi oleh kondisi cuaca, pasang surut, dan ketersediaan sarana transportasi. Situasi tersebut berimplikasi pada tingginya biaya perjalanan, keterbatasan akses pelayanan publik, serta rendahnya intensitas hubungan ekonomi dengan pusat pertumbuhan regional. Temuan ini sejalan dengan penelitian (Bennett et al., 2016; Rodríguez-Pose, 2018) yang menyatakan bahwa keterisolasian spasial menjadi salah satu penyebab utama terjadinya keterbelakangan wilayah.

Lebih lanjut, hasil kajian menunjukkan bahwa upaya mengatasi keterbelakangan wilayah pesisir tidak dapat dilakukan hanya melalui pembangunan infrastruktur fisik semata. Pendekatan pembangunan perlu mengintegrasikan peningkatan konektivitas transportasi, penguatan layanan publik, pengembangan ekonomi lokal, serta pemanfaatan teknologi digital untuk mengurangi hambatan geografis (Litman, 2022; Crescenzi & Rodríguez-Pose, 2012) Dengan demikian, aksesibilitas dapat berfungsi sebagai instrumen strategis dalam mendorong pemerataan pembangunan wilayah.

Secara konseptual, penelitian ini menghasilkan pemahaman bahwa aksesibilitas berperan sebagai determinan utama yang memengaruhi keterbelakangan wilayah pesisir melalui tiga jalur utama, yaitu keterbatasan mobilitas, rendahnya akses pelayanan publik, dan terbatasnya peluang ekonomi. Ketiga aspek tersebut saling berinteraksi membentuk lingkaran keterbelakangan yang sulit diputus tanpa intervensi kebijakan yang terintegrasi. Oleh karena itu, peningkatan aksesibilitas harus menjadi prioritas dalam perencanaan pembangunan wilayah pesisir agar tercipta pembangunan yang lebih inklusif dan berkelanjutan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil kajian, dapat disimpulkan bahwa aksesibilitas merupakan faktor multidimensional yang berperan penting sebagai determinan keterbelakangan wilayah pesisir melalui tiga dimensi utama, yaitu aksesibilitas transportasi, pelayanan publik, dan ekonomi. Rendahnya aksesibilitas pada ketiga dimensi tersebut menyebabkan terbatasnya mobilitas penduduk, tingginya biaya logistik, rendahnya kualitas layanan dasar, serta minimnya peluang ekonomi, yang pada akhirnya membentuk siklus keterbelakangan wilayah (*cycle of coastal underdevelopment*). Oleh karena itu, peningkatan aksesibilitas secara terintegrasi melalui penguatan infrastruktur transportasi, pemerataan layanan publik, dan pengembangan ekonomi lokal menjadi strategi kunci dalam memutus rantai keterbelakangan serta mewujudkan pembangunan wilayah pesisir yang inklusif dan berkelanjutan.

REFERENSI

Albacete, X., Olaru, D., Paül, V., & Biermann, S. (2017). Measuring the accessibility of public transport: A critical comparison between methods in Helsinki. Applied Spatial Analysis and Policy, 10(2), 161–188. https://doi.org/10.1007/s12061-015-9177-8

Béné, C., Arthur, R., Norbury, H., Allison, E. H., Beveridge, M., Bush, S., Campling, L., Leschen, W., Little, D., Squires, D., Thilsted, S. H., Troell, M., & Williams, M. (2016). Contribution of fisheries and aquaculture to food security and poverty reduction: Assessing the current evidence. World Development, 79, 177–196. https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2015.11.007

Bennett, N. J., Blythe, J., Tyler, S., & Ban, N. C. (2016). Communities and change in the Anthropocene: Understanding social-ecological vulnerability and planning adaptations to multiple interacting exposures. Regional Environmental Change, 16(4), 907–926. https://doi.org/10.1007/s10113-015-0839-5

e-ISSN: 2963 – 198X
p-ISSN: 2963 – 2498

Crescenzi, R., & Rodríguez-Pose, A. (2012). Infrastructure and regional growth in the European Union. Papers in Regional Science, 91(3), 487–513. https://doi.org/10.1111/j.1435-5957.2012.00439.x

Farrington, J., & Farrington, C. (2005). Rural accessibility, social inclusion and social justice: Towards conceptualisation. Journal of Transport Geography, 13(1), 1–12. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.10.002

Geurs, K. T., & van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. Journal of Transport Geography, 12(2), 127–140. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005

Geurs, K., & van Wee, B. (2025). A five-component conceptual model of calculated and perceived accessibility: Literature review and research directions. Journal of Transport Geography, 134, Article 104678. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2026.104678

Lättman, K., Olsson, L. E., Friman, M., & Fujii, S. (2019). Perceived accessibility, satisfaction with daily travel, and life satisfaction among the elderly. International Journal of Environmental Research and Public Health, 16(22), Article 4498. https://doi.org/10.3390/ijerph16224498

Liao, F., & van Wee, B. (2017). Accessibility measures for robustness of the transport system. Transportation, 44(5), 1213–1233. https://doi.org/10.1007/s11116-016-9701-y

Litman, T. (2021). Evaluating accessibility for transport planning: Measuring people's ability to reach desired service and activities. Victoria Transport Policy Institute. https://www.vtpi.org/access.pdf

Monzón, A., Ortega, E., & López, E. (2013). Efficiency and spatial equity impacts of high-speed rail extensions in urban areas. Cities, 30(1), 18–30. https://doi.org/10.1016/j.cities.2011.11.002

Páez, A., Scott, D. M., & Morency, C. (2012). Measuring accessibility: Positive and normative implementations of various accessibility indicators. Journal of Transport Geography, 25, 141–153. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.03.016

Rodríguez-Pose, A. (2018). The revenge of the places that don't matter (and what to do about it). Cambridge Journal of Regions, Economy and Society, 11(1), 189–209. https://doi.org/10.1093/cjres/rsx024

Rosik, P., Stepniak, M., & Komornicki, T. (2015). The decade of the big push to roads in Poland: Impact on improvement in accessibility and territorial cohesion from a policy perspective. Transport Policy, 37, 134–146. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.10.007

van Wee, B. (2022). Accessibility and equity: A conceptual framework and research agenda. Journal of Transport Geography, 104, Article 103421. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103421

van Wee, B., Geurs, K., & Chorus, C. (2013). Information, communication, travel behavior and accessibility. Journal of Transport and Land Use, 6(3), 1–16. https://doi.org/10.5198/jtlu.v6i3.282

Vickerman, R. (2018). Can high-speed rail have a transformative effect on the economy? Transport Policy, 62, 31–37. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.03.008