

**DAMPAK AKSESIBILITAS TRANSPORTASI DARAT DALAM PENGEMBANGAN
EKONOMI WILAYAH PESISIR BERBASIS SEKTOR PERIKANAN
(STUDI KASUS: PULAU AMBON - PROVINSI MALUKU)**

***THE IMPACT OF LAND TRANSPORTATION ACCESSIBILITY IN THE ECONOMIC
DEVELOPMENT OF COASTAL AREAS BASED ON THE FISHERIES SECTOR
(CASE STUDY: AMBON ISLAND - MALUKU PROVINCE)***

Jainur Latuconsina^{1*}, Renoldy Lamberty Papilaya²³, Andiah Nurhaeny⁴

^{1,4}Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Pattimura, Ambon

²Program Studi Agrobisnis Perikanan Universitas Pattimura, Ambon

³Tim Peneliti Pusat Kolaborasi Riset (PKR) Universitas Pattimura dan BRIN

*Penulis korespondensi: jainur.latuconsina19@gmail.com

Diterima 30 Mei 2024, disetujui 20 Juni 2024

ABSTRAK

Perkembangan suatu kota tidak dapat dipisahkan dari wilayah sekitarnya, sehingga pada sistem perkotaan, suatu kota akan memiliki dampak saling ketergantungan dengan wilayah terdekat di sekitarnya. Salah satu bentuk keterkaitan antar wilayah terjadi pada kawasan Pulau Ambon, yang terbentuk dari gabungan Kota Ambon dan sebagian kecil wilayah Kabupaten Maluku Tengah. Fenomena pusat-pinggiran (Core-Periphery) ini dapat terjadi dalam bentuk keterkaitan antar sektor yang dihubungkan menggunakan aksesibilitas. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan dampak aksesibilitas transportasi darat dalam pengembangan ekonomi wilayah pesisir berbasis perikanan. Metode analisis data dalam penelitian ini meliputi pendekatan kuantitatif dengan menggunakan metode aksesibilitas gravitasi dan regresi linier berganda. Metode deskriptif kuantitatif tersebut digunakan untuk mengetahui pengaruh transportasi darat terhadap pengembangan ekonomi wilayah pesisir. Dalam konteks ini transportasi berperan sebagai urat nadi ekonomi, karena berkat adanya transportasi dapat dilakukan perpindahan manusia dan barang. Jika mobilitas yang sebagian besar difasilitasi oleh sistem transportasi semakin banyak dan sering, maka hal itu menunjukkan adanya aktivitas dan perkembangan ekonomi wilayah yang pada akhirnya dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Kata kunci: aksesibilitas, transportasi, ekonomi, perikanan, pesisir.

ABSTRACT

The development of a city cannot be separated from the surrounding area, so that in the urban system, a city will have an interdependent impact with the immediate area around it (Putra, et al, 2022). One form of inter-regional linkage occurs in the Ambon Island area, which was formed from the combination of Ambon City and a small part of Central Maluku Regency. This center-periphery phenomenon can occur in the form of linkages between sectors that are connected using accessibility. This research aims to explain the impact of land transportation accessibility in the economic development of fisheries-based coastal areas. The data analysis method in this research includes a quantitative approach using the gravity accessibility method and multiple linear regression. This quantitative descriptive method is used to determine the influence of land transportation on the economic development of coastal areas. In this context, transportation acts as the lifeblood of the economy, because thanks to transportation, people and goods can be moved. If mobility, which is largely facilitated by the transportation system, becomes more frequent and frequent, then this shows that there is regional economic activity and development which can ultimately improve community welfare (Dwiatmoko, 2019).

Key words: transportation, accessibility, economy, fisheries, coastal areas.



Cara citasi: Latuconsina, J., Papilaya, R. L., Nurhaeny, A. 2024. Dampak Aksesibilitas Transportasi Darat Dalam Pengembangan Ekonomi Wilayah Pesisir Berbasis Sektor Perikanan (Studi Kasus: Pulau Ambon - Provinsi Maluku). PAPALELE: Jurnal Penelitian Sosial Ekonomi Perikanan dan Kelautan, 8(1), 80-87, DOI: <https://doi.org/10.30598/papalele.2024.8.1.80/>

PENDAHULUAN

Perkembangan suatu kota tidak dapat dipisahkan dari wilayah sekitarnya, sehingga pada sistem perkotaan, suatu kota akan memiliki dampak saling ketergantungan dengan wilayah terdekat di sekitarnya (Putra, dkk, 2021). Tingkat aksesibilitas menjadi sarana penting bagi pergerakan penumpang dan barang yang layak dari *periphery* ke *core* atau sebaliknya. Oleh sebab itu upaya pengembangan wilayah harus di dukung sistem transportasi yang baik, sarana dan prasarana transportasi yang baik pasti akan mendukung pengembangan wilayah yang lebih baik (Ramadhani et al., 2019).

Pulau Ambon merupakan salah satu pulau yang terletak di Kepulauan Maluku saat ini merupakan letak Kota Ambon, yang menjadi ibukota provinsi Maluku dan sebagian kecil Kabupaten Maluku Tengah. Potensi sumberdaya perikanan di Pulau Ambon cukup unggul dan sebagian besar dipasarkan dalam bentuk ikan segar.

Periphery yang terdapat di Kota Ambon yaitu di Kecamatan Nusaniwe (Latuhalat, Seri dan Eri), Kecamatan Leitimur Selatan (Hukurila) dan Kecamatan Teluk Ambon (Laha). Selain menjadi Periphery Kota Ambon juga menjadi Core yaitu Pasar Ikan Arumbai. Kota Ambon sendiri memiliki potensi perikanan mulai dari ikan pelagis kecil hingga pelagis besar dengan volume produksi sebesar 5.991,06 Ton/tahun 2022 (Dinas kelautan dan Perikanan Kota Ambon, 2022).

Untuk Periphery yang terdapat di wilayah Maluku Tengah ada pada Kecamatan Leihitu (Ureng, Hitulama, Hitumessing) dan Kecamatan Salahutu (Tulehu dan Tial). Dengan volume produksi perikanan Maluku Tengah Sebesar 135.355,60 ton/tahun. Dengan Kecamatan Salahutu yang memiliki jumlah produksi perikanan terbanyak pertama dan Kecamatan Leihitu memiliki jumlah produksi perikanan terbanyak keempat (Dinas Kelautan Dan Perikanan Kabupaten Maluku tengah, 2021).

Dalam konteks ini transportasi berperan sebagai urat nadi ekonomi, karena berkat adanya transportasi dapat dilakukan perpindahan manusia dan barang. Jika mobilitas yang sebagian besar difasilitasi oleh sistem transportasi semakin banyak dan sering, maka hal itu menunjukkan adanya aktivitas dan perkembangan ekonomi wilayah yang pada akhirnya dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat (Dwiatmoko, 2019). Semakin mantap sistem transportasi tersebut, maka aksesibilitas untuk pertumbuhan sosial ekonomi wilayah akan semakin baik.

Berdasarkan latar belakang di atas maka, rumusan masalah yang terdapat pada penelitian ini yaitu: a) Bagaimana menghitung tingkat aksesibilitas dari sentra-sentra produksi perikanan ke pasar melalui transportasi darat di Pulau Ambon? b) Bagaimana dampak aksesibilitas transportasi darat terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah pesisir berbasis perikanan di Pulau Ambon?

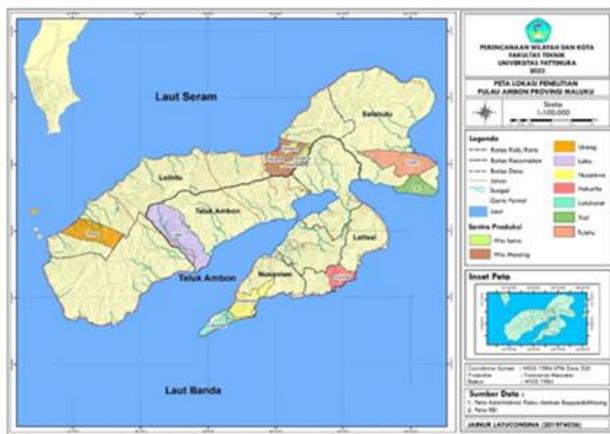
Berdasarkan uraian di atas maka tujuan dari penelitian ini yaitu: menjelaskan dampak tingkat aksesibilitas transportasi darat dari *periphery* (sentra produksi perikanan) ke *core* (Pasar Ikan Arumbai) terhadap pengembangan ekonomi wilayah pesisir.

METODOLOGI

Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini di lakukan pada sentra produksi perikanan (Periphery) di wilayah pesisir di Pulau Ambon yang terdiri dari wilayah Kota Ambon yaitu: Kecamatan Nusaniwe (Latuhalat, Seri, Eri), Kecamatan Leitimur Selatan (Hukurila), dan Kecamatan Teluk Ambon (Laha), serta wilayah Kabupaten Maluku Tengah yaitu: Kecamatan Leihitu (Ureng, Hitulama, Hitumessing) dan Kecamatan Salahutu (Tulehu dan Tial). Penelitian ini telah dilakukan sejak tanggal 26 juli 2023 sampai dengan 21 september 2023.





Gambar 1. Lokasi Penelitian

Sumber: Hasil Analisis SIG, 2023

Jenis dan Sumber data

Jenis data yang dipakai dalam penelitian ini yaitu data primer dan data sekunder. Yang mana data primer merupakan data yang di dapat langsung di lokasi penelitian, seperti survei lapangan, wawancara kepada Nelayan serta staf pemerintah desa/negeri, sebagai masukan dalam penyusunan kriteria dan indikator serta perumusan model. Sedangkan data sekunder didapat dengan cara survei instansional yaitu turun ke kantor-kantor yang bersangkutan dengan data penelitian yang di butuhkan.

Beberapa data sekunder diperlukan dalam penelitian ini yaitu data-data yang berhubungan dengan aksesibilitas transportasi darat, pengembangan ekonomi, dan volume produksi perikanan. Yang bersumber dari Badan pusat statistik Kota Ambon dan Kabupaten Maluku Tengah.

Metode Pengambilan Sampel

Pada penelitian ini terdapat 58 populasi dengan teknik pengambilan sampel yang digunakan berdasarkan populasi, dengan cara menggunakan *Non-Probability Sampling* dengan metode *purposive sampling* dimana teknik dalam pengambilan sampel ini memiliki pertimbangan-pertimbangan yang sudah ditentukan kepada responden.

Sampel dalam penelitian ini sebanyak 58 responden sesuai dengan populasi dari tiap-tiap sentra produksi perikanan adalah nelayan, pedagang pengumpul, penyuluh perikanan, dan dinas kelautan dan perikanan Maluku Tengah dan Provinsi Maluku berjumlah 290 orang atau 20% dengan kriteria:

- Berperan dalam produksi perikanan dan sebagai produsen dalam kegiatan pemasaran ikan.
- Berperan dalam melakukan pendataan terkait volume produksi perikanan tangkap.
- Tergabung dalam kelompok perikanan tangkap.
- Memiliki Alat dan sarana untuk menangkap ikan.

Metode Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam metode penelitian ini adalah sebagai berikut:

- Model Gravitasi, menurut Rustiadi et al. (2008) dalam (Yuhendra et al., 2011) sebagai berikut:

$$T_{ij} = k \frac{m_i^\alpha m_j^\beta}{d_{ij}^c}$$

Keterangan:

- T_{ij} = interaksi spasial i dan j (perjalanan, arus barang atau orang, dll)
- m = massa wilayah asal i (komoditas peternakan), *push factor*
- m_j = massa wilayah tujuan j (komoditas peternakan), *pull factor*
- d_{ij} = jarak antar wilayah i dan j (jarak jalan, waktu tempuh, ongkos perjalanan, dll)
- α, β, c = koefisien peubah massa wilayah asal i, massa wilayah tujuan j dan jarak d
- k = konstanta

- Analisis Regresi Linier Berganda menggunakan program SPSS (Sugiyono, 2013) dalam (Bloom & Reenen, 2019). Adapun persamaan yang digunakan adalah sebagai berikut:

$$Y = a + b_1 X_1 + b_2 X_2$$

Keterangan:

- Y = Variabel Terikat (Pendapatan Pekerja Sektor Perikanan)
- X = Variabel Bebas (Infrastruktur, Belanja Pemerintah Sektor Perikanan, Tenaga Kerja Sektor Perikanan)
- a = Konstanta Regresi
- b = Koefisien Regresi



HASIL DAN PEMBAHASAN

Tingkat aksesibilitas Transportasi Darat dari Sentra Produksi Perikanan ke Pasar

Dengan adanya aksesibilitas di Pulau Ambon, maka dapat dilakukan dengan menggunakan moda transportasi darat yang dapat menghubungkan antara daerah satu dengan daerah lainnya. Aksesibilitas yang baik juga didukung dengan infrastruktur yang baik.

Interaksi wilayah pada jalur pemasaran ikan antar wilayah yaitu antara sentra produksi perikanan (periphery) ke pasar (core) saling berhubungan atau ketergantungan yang saling membutuhkan. Angka interaksi (T_{ij}) didapatkan dengan mengetahui volume produksi ikan yang di angkut dari sentra produksi perikanan (periphery) ke pasar (core) dan waktu tempuh (d) berupa waktu perjalanan dari sentra produksi (*pheripery*) ke pasar (*core*). Berikut hasil perhitungan interaksi wilayah pada setiap kecamatan menggunakan analisis gravitasi.

Fungsi Impedansi (Waktu Tempuh)

Analisis waktu tempuh pada penelitian ini, dapat dihitung dengan *travel time* atau waktu perjalanan transportasi darat untuk distribusi hasil perikanan dari sentra produksi perikanan ke pasar atau waktu dimana moda transportasi bergerak, dan berhenti. Data waktu tempuh dihitung dari hasil observasi melalui aplikasi Google Maps serta menggunakan stopwatch.

Tabel 1. Waktu Tempuh Sentra Produksi Ikan Ke Pasar Ikan Arumbai

Kecamatan	Sentra Produksi Ikan	Waktu Tempuh (Sentra Produksi ikan-Pasar Ikan Arumbai)
	Ureng (Pelabuhan Ureng)	113 Menit
Kecamatan Leihitu	Hitulama (pelabuhan Huseka'a)	51 Menit
	Hitumessing (Pelabuhan Huseka'a)	44 Menit
Kecamatan Salahutu	Tulehu (Pelabuhan Mamoking)	47 Menit
	Tial (Dusun Haniwe)	48 Menit
Kecamatan Nusaniwe	Latuhalat (Pangkalan Latukolan)	37 Menit

Kecamatan	Sentra Produksi Ikan	Waktu Tempuh (Sentra Produksi ikan-Pasar Ikan Arumbai)
	Seri (Pelabuhan Seri)	45 Menit
	Eri (PPI Eri)	29 Menit
Kecamatan Teluk Ambon	Laha (Dusun Kampung baru)	47 Menit
Kecamatan Leitimur Selatan	Hukurila (Pelabuhan Hukurila)	40 Menit

Sumber: Hasil analisis, 2023

Fungsi Aktivitas

Volume produksi perikanan merupakan data aktivitas pada penelitian ini. Data volume produksi yang dipakai adalah jumlah volume produksi ikan yang dibawa dari sentra produksi perikanan ke pasar oleh pedagang pengumpul desa. Volume produksi yang di dihasilkan oleh nelayan di sentra produksi perikanan di 8 desa dan 2 dusun di Pulau Ambon adalah sebagai berikut.

Tabel 2. Volume Produksi Ikan

Tahun	Sentra Produksi ikan (Daerah Asal)	Produksi Ikan (Kg)
2022	Ureng (pelabuhan ureng)	5.625
	Hitulama (pelabuhan huseka'a)	1.300
	Hitumessing (pelabuhan huseka'a)	1.108
	Tulehu (pelabuhan mamokeng)	2.090
	Tial (dusun haniwe)	700
	Laha (dusun kampung baru)	1.000
	Latuhalat (pangkalan latukolan)	1.685
	Eri (ppi eri)	800
	Seri (pelabuhan seri)	985
	Hukurila (pelabuhan hukurila)	750
	Total	16.043

Sumber: Penyuluh perikanan 2023

Berdasarkan Tabel 2, data volume produksi ikan yang telah disajikan di atas dapat diketahui bahwa mulai dari tahun 2018-2022 jumlah volume produksi ikan selalu meningkat, dengan hasil produksi tertinggi terdapat pada Tahun 2022 sebesar 16.043 kg dan hasil



produksi terendah terdapat pada tahun 2020 sebesar 9.588 kg.

Analisis Model Gravitasi

Hasil perhitungan indeks aksesibilitas antar wilayah pada 8 (delapan) desa dan 2 (dua) dusun sebagai sentra produksi perikanan (*periphery*) ke Pasar Ikan Arumbai (*core*) saling berhubungan. nilai indeks aksesibilitas didapat dari mengetahui nilai volume produksi ikan dari sentra produksi perikanan (*periphery*) ke Pasar Ikan Arumbai (*core*) dan waktu tempuh yang merupakan waktu perjalanan dari sentra produksi perikanan (*periphery*) ke Pasar Ikan Arumbai (*core*). Berikut adalah tabel hasil perhitungan analisis gravitasi untuk mengetahui nilai indeks aksesibilitas suatu wilayah.

Tabel 3. Nilai Analisis Gravitasi Pada Sentra Produksi di Pulau Ambon

Sentra produksi ikan (Daerah Asal)	Pasar (Daerah Tujuan)	Volume produksi ij (Kg)	Waktu Tempuh dij ²	Indeks Aksesibilitas
(i)	(j)	(mij)	(dij ²)	Tij
Ureng (pelabuhan ureng)	Pasar ikan Arumbai	5.625	12.769	0,440520
Hitulama (pelabuhan huseka'a)	Pasar ikan Arumbai	1.300	2.601	0,499807
Hitumesing (pelabuhan huseka'a)	Pasar ikan Arumbai	1.108	1.936	0,572314
Tulehu (pelabuhan tulehu)	Pasar ikan Arumbai	2.090	2.209	0,946129
Tial (dusun Haniwe)	Pasar ikan Arumbai	700	2.304	0,303819
Laha (dusun kampung baru)	Pasar ikan Arumbai	1.000	1.369	0,730460
Latuhalat (Pangkalan Latukolan)	Pasar ikan Arumbai	1.685	2.025	0,832098
Eri (ppi eri)	Pasar ikan Arumbai	800	841	0,951248
Seri (pelabuhan seri)	Pasar ikan Arumbai	985	2.209	0,445903
Hukurila (pelabuhan hukurila)	Pasar ikan Arumbai	750	1.521	0,493096

Sumber: Hasil analisis, 2023

Tabel 4. Klasifikasi Indeks Aksesibilitas Barang per Desa di Sentra Produksi Ikan

Sentra produksi ikan (daerah asal)	Indeks aksesibilitas	Peringkat daya tarik	Klasifikasi aksesibilitas
Tial (dusun Haniwe)	0,303819	X	Rendah
Ureng (pelabuhan ureng)	0,440520	IX	Rendah
Seri (pelabuhan seri)	0,445903	VIII	Rendah
Hukurila (pelabuhan hukurila)	0,493096	VII	Sedang
Hitulama (pelabuhan huseka'a)	0,499807	VI	Sedang
Hitumesing (pelabuhan huseka'a)	0,572314	V	Sedang
Laha (dusun kampung baru)	0,730460	IV	Tinggi
Latuhalat (Pangkalan Latukolan)	0,832098	III	Sangat Tinggi
Tulehu (pelabuhan tulehu)	0,946129	II	Sangat Tinggi
Eri (ppi eri)	0,951248	I	Sangat Tinggi

Sumber: Hasil analisis, 2023

Berdasarkan tabel klasifikasi indeks aksesibilitas dari nilai yang di hasilkan analisis gravitasi, dapat dilihat bahwa Dusun Eri, Negeri Tulehu, dan Negeri Latuhalat merupakan daerah dengan klasifikasi aksesibilitas barang sangat tinggi dari sentra produksi perikanan (*periphery*) ke Pasar Ikan Arumbai (*core*), hal ini dapat dilihat dari nilai indeks aksesibilitas dari Dusun Eri sebesar 0,951249, Negeri Tulehu sebesar 0,946129 dan Negeri Latuhalat sebesar 0,832098.

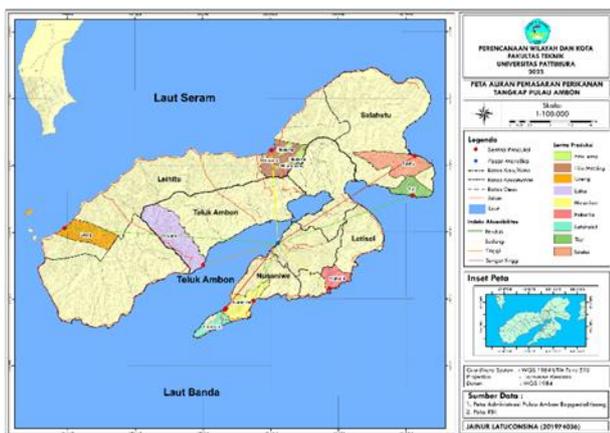
Nilai indeks aksesibilitas dipengaruhi oleh volume produksi ikan yang meningkat dan waktu tempuh yang cepat. Yang mana untuk membawa hasil produksi ikan dari Dusun Eri sebesar 800 kg dalam setahun dengan waktu tempuh ke pasar yaitu selama 29 menit untuk beberapa kali angkut, sedangkan untuk membawa hasil produksi ikan dari Negeri Tulehu sebesar 2.090 kg dalam setahun dengan waktu tempuh 47 menit untuk beberapa kali angkut. Dan untuk membawa hasil produksi dari Negeri Latuhalat sebesar 1.685 kg dalam setahun dengan waktu tempuh 45 menit untuk



beberapa kali angkut. Dapat dilihat bahwa nilai indeks aksesibilitas yang sangat tinggi klasifikasinya dapat dipengaruhi oleh jumlah volume produksi yang tinggi dengan waktu tempuh yang cepat sehingga daya Tarik yang dihasilkan tinggi.

Selanjutnya diikuti oleh Desa Laha yang memiliki klasifikasi aksesibilitas yang tinggi dengan volume produksi ikan sebesar 1.000 kg dengan waktu tempuh 37 menit untu beberapa kali angkut ikan. Kemudian diikuti oleh klasifikasi Aksesibilitas Sedang terdapat pada Negeri Hitulama, Negeri Hitumessing dan Negeri Hukurila.

Klasifikasi Aksesibilitas yang rendah terdapat di Desa Tial, Negeri Ureng, dan Dusun Seri. Ketiga sentra produksi perikanan tersebut memiliki tingkat aksesibilitas ke pasar yang rendah dikarenakan volume muatan barang banyak dan waktu tempuh yang tinggi.



Gambar 2. Peta Jaringan Distribusi Ikan di Pulau Ambon

Sumber: Hasil Analisis SIG, 2023

Pengaruh Tingkat Aksesibilitas Dari Sentra Produksi Perikanan Ke Pasar Dalam Pengembangan Ekonomi Wilayah Pesisir

Hasil analisis regresi variabel tingkat aksesibilitas sentra produksi perikanan ke pasar terhadap pendapatan pekerja sektor perikanan, menunjukkan bahwa variabel signifikan, sehingga didapatkan model regresinya sebagai berikut:

$$\ln Y = 284.571,422 + \ln 1.003,055 G - \ln 28.918,064 I - \ln 13,442 L$$

Dari persamaan regresi linier berganda di atas, maka dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

1. Konstanta sebesar 284.571,422 dan bertanda positif, hal ini menjelaskan bahwa jika belanja pemerintah sektor perikanan, indeks aksesibilitas, dan model tenaga pekerja sektor perikanan bernilai 0 (nol) atau tidak mengalami perubahan, maka nilai pendapatan pekerja sektor perikanan sebesar 284.571,422.
2. Koefisien regresi untuk variabel belanja pemerintah sektor perikanan sebesar 1.003,055, hal ini menjelaskan bahwa jika variabel belanja pemerintah sektor perikanan mengalami kenaikan 1%, maka variabel pendapatan tenaga pekerja sektor perikanan akan naik sebesar 1.003,055 dengan asumsi bahwa variabel independen lainnya dianggap konstan. Nilai koefisien regresi untuk variabel belanja pemerintah sektor perikanan menunjukkan pengaruh positif atau searah antara variabel indeks aksesibilitas dan pendapatan tenaga pekerja sektor perikanan.
3. Koefisien regresi untuk variabel infrastruktur (Indeks Aksesibilitas) adalah sebesar -28.918,064 dan bertanda negatif. Nilai tersebut menunjukkan pengaruh negatif (berlawanan arah) antar variabel indeks aksesibilitas dan pendapatan tenaga pekerja sektor perikanan. Hal ini menjelaskan jika variabel indeks aksesibilitas mengalami kenaikan sebesar 1%, maka sebaliknya variabel pendapatan tenaga pekerja sektor perikanan akan mengalami penurunan sebesar -28.918,064 dengan asumsi bahwa variabel lainnya tetap konstan.
4. Koefisien regresi variabel tenaga pekerja sektor perikanan sebesar -13,442. Nilai tersebut menunjukkan pengaruh negatif (berlawanan arah) antar variabel indeks aksesibilitas dan pendapatan tenaga pekerja sektor perikanan. Hal ini menjelaskan jika variabel tenaga pekerja sektor perikanan mengalami kenaikan sebesar 1%, maka sebaliknya variabel pendapatan tenaga pekerja sektor perikanan akan mengalami penurunan

sebesar -13,442 dengan asumsi bahwa variabel lainnya tetap konstan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Hasil studi sasaran pertama berdasarkan analisis kuantitatif menggunakan model gravitasi terhadap indeks aksesibilitas, faktor yang berpengaruh signifikan adalah waktu tempuh.
2. Hasil studi sasaran kedua berdasarkan analisis kuantitatif menggunakan analisis regresi linear terhadap tingkat aksesibilitas, hasilnya menunjukkan bahwa aksesibilitas tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, Karena meskipun infrastruktur yang baik dan aksesibilitas yang tinggi dapat memfasilitasi pertumbuhan ekonomi, sektor ekonomi tertentu atau wilayah dengan aksesibilitas rendah tetap dapat berkembang melalui investasi (modal/belanja pemerintah) dan potensi sumber daya manusia (tenaga kerja).

Saran

1. Dalam upaya mendukung pengembangan pusat dan sentra-sentra produksi di masa mendatang, kebijakan pemerintah perlu menekankan pada peningkatan aksesibilitas melalui pengembangan terminal dan jaringan jalan dari sentra-sentra produksi perikanan ke pasar. Hal ini sangat penting untuk menekan biaya transportasi dalam pengembangan sektor perikanan.
2. Peran Pemerintah Pusat dalam mengembangkan sektor perikanan adalah meningkatkan aksesibilitas untuk menekan biaya logistik yang mahal. Kendala ini menyebabkan pengeluaran biaya yang lebih tinggi dibanding wilayah lainnya. Secara spesifik dari sektor perikanan, Pemerintah perlu mengintegrasikan antara pusat dan sentra-sentra produksi.

DAFTAR PUSTAKA

Agustine, V., Purba, A., & Fuady, S. N. (2020). Indeks Aksesibilitas Jalan Tol Trans Sumatera Ruas Bakauheni-Terbanggi Besar Dalam Mencapai Kawasan

Strategis. *Simposium Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi Ke-23*, 529–536.

Ahuja, D., & Pandit, D. (2020). Public Expenditure And Economic Growth: Evidence From The *Developing Countries*. *Fiib Business Review*, 9(3), 1–9.
<https://doi.org/10.1177/2319714520938901>

Metekohy, S. (2020). Determinan Pendapatan Nelayan Di Pulau Ambon. *Jurnal Cita Ekonomika*, 14(1), 1–10.
<https://doi.org/10.51125/Citaekonomika.V14i1.2618>

Miro. (2005). Aksesibilitas Dan Mobilitas Sistem. 9–21.

Putra, I. M., Alifsyah, M., & Effendy, M. R. (2022). Analisis Sosial Ekonomi Dan Budaya Masyarakat Pesisir Kampung Nelayan Sebrang. *Jurnal Pengembangan Masyarakat Islam*, 15(1), 15–34.
<http://ejournal.radenintan.ac.id/index.php/ijtimaiyya/index>

Ramadhani, R., Yudono, A., & Akil, A. (2019). Pengaruh Aksesibilitas Terhadap Pengembangan Wilayah Pada Jalan Penghubung Pusat Kota Karebosi Dengan Sub-Urban Kawasan Tanjung Bunga, Kota Makassar. *Jurnal Wilayah & Kota Maritim*, 7, 16–26.
<https://cot.unhas.ac.id/journals/index.php/jwkm/article/view/1336>

Wahed, M., Sishadiyati, & Imaningsih, N. (2021). *Ekonomi Pembangunan : Kajian Teori Dan Studi Empiris*.

Waileruny, W., Kesaulya, T., & M, Y. (2022). Analisis Usaha Perikanan Pancing Tuna Di Kecamatan Amahai Kabupaten Maluku Tengah. *Triton: Jurnal Manajemen Sumberdaya Perairan*, 18(1), 38–46.
<https://doi.org/10.30598/Tritonvol18issue1page38-46>

Warsilan, & Noor, A. (2015). Peranan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Dan Implikasi Pada Kebijakan Pembangunan Di Kota Samarinda. *Mimbar, Jurnal Sosial Dan Pembangunan*, 31(2), 359–366.



[https://doi.org/10.29313/Mimbar.V31
i2.1444](https://doi.org/10.29313/Mimbar.V31i2.1444)

