

Revitalisasi Akses Transportasi: Strategi untuk Memperbaiki Pendapatan Komunitas Pedesaan di Indonesia

Sri Lestari¹, Ari Susanto², Moh. Wahib³

STIE Mahardhika Surabaya, Indonesia

email: sri.lestari@stiemahardhika.ac.id, arisusnto@stiemahardhika.ac.id,
moh.wahib@stiemahardhika.ac.id

Article Info

Article history:

Received : 12 - 02, 2025

Revised : 10 - 03, 2025

Accepted : 20 - 03, 2025

Keywords:

akselerasi, akses, transportasi, strategi, pendapatan, komunitas, pedesaan

ABSTRACT

Revitalisasi akses transportasi menjadi faktor krusial dalam mempercepat pertumbuhan ekonomi di komunitas pedesaan, terutama di negara berkembang seperti Indonesia. Aksesibilitas yang lebih baik meningkatkan mobilitas tenaga kerja, memperluas jangkauan pasar bagi produk lokal, dan mengurangi biaya logistik, sehingga berdampak positif terhadap peningkatan pendapatan masyarakat (Gannon & Liu, 1997; Bryceson, Bradbury, & Bradbury, 2008). Studi ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana modernisasi infrastruktur transportasi berkontribusi terhadap perbaikan kondisi ekonomi komunitas pedesaan di Indonesia. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan analisis studi kasus pada beberapa wilayah terpencil yang mengalami pembangunan jaringan jalan dan fasilitas transportasi publik. Hasil penelitian menunjukkan bahwa revitalisasi transportasi berperan signifikan dalam membuka peluang ekonomi baru, mempercepat akses pendidikan dan layanan kesehatan, serta meningkatkan integrasi pasar lokal dengan pasar regional (Porter, 2014; Starkey & Hine, 2014). Namun, tantangan seperti ketimpangan akses, biaya pemeliharaan, dan kebutuhan adaptasi sosial tetap menjadi perhatian utama. Oleh karena itu, strategi revitalisasi harus mempertimbangkan keberlanjutan ekonomi dan partisipasi masyarakat lokal secara aktif dalam perencanaan dan implementasi.

This is an open access article under the [CC BY](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) license.



*Corresponding Author:

Sri Lestari
STIE Mahardhika Surabaya
,Indonesia
Email:
sri.lestari@stiemahardhika.ac.id

1. PENDAHULUAN

Akses transportasi yang memadai merupakan kunci bagi pengembangan ekonomi di kawasan pedesaan, terutama di negara berkembang seperti Indonesia. Infrastruktur transportasi yang baik tidak hanya memfasilitasi mobilitas individu, tetapi juga mempercepat pertukaran barang dan jasa, yang pada akhirnya berdampak langsung pada peningkatan kesejahteraan masyarakat (Gannon & Liu, 1997). Dalam konteks pedesaan, keterbatasan transportasi sering menjadi penghambat utama bagi produktivitas ekonomi, menghambat akses ke pasar, layanan kesehatan, dan pendidikan, yang memperbesar jurang ketimpangan sosial dan ekonomi antara daerah urban dan rural. Penelitian di berbagai negara menunjukkan bahwa investasi pada infrastruktur jalan dan transportasi publik di pedesaan berdampak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi lokal (Starkey & Hine, 2014).

Jalan-jalan baru dan sistem transportasi yang lebih baik memungkinkan para petani dan pengrajin untuk membawa produk mereka ke pasar dengan lebih cepat dan biaya lebih rendah. Akibatnya, pendapatan rumah tangga meningkat dan terjadi diversifikasi kegiatan ekonomi di tingkat komunitas (Bryceson, Bradbury, & Bradbury, 2008). Di Indonesia, banyak komunitas pedesaan yang masih bergantung pada jalan-jalan tanah atau jalur tradisional yang sulit diakses, terutama saat musim hujan. Ketidakpastian akses ini menghambat pengembangan usaha kecil dan mikro serta membatasi kesempatan untuk meningkatkan pendapatan.

Oleh karena itu, revitalisasi akses transportasi menjadi strategi prioritas dalam mendorong pertumbuhan ekonomi pedesaan yang inklusif dan berkelanjutan (Porter, 2014). Revitalisasi akses transportasi mencakup pembangunan infrastruktur baru, pemeliharaan jaringan jalan yang sudah ada, serta pengembangan layanan transportasi umum yang sesuai dengan kebutuhan lokal. Tidak hanya sekadar membangun jalan, revitalisasi yang efektif harus mempertimbangkan keberlanjutan lingkungan, keterjangkauan biaya, serta partisipasi aktif komunitas setempat dalam seluruh proses perencanaan dan implementasi (Booth et al., 2019). Studi di Asia Selatan menunjukkan bahwa proyek perbaikan jalan di wilayah pedesaan menghasilkan peningkatan produktivitas pertanian sebesar 20% dan mengurangi tingkat kemiskinan hingga 15% (Hettige, 2006).

Fenomena ini menjadi indikasi kuat bahwa konektivitas transportasi memiliki dampak berantai terhadap berbagai aspek kehidupan sosial-ekonomi di komunitas pedesaan. Dengan meningkatnya pendapatan, akses ke pendidikan, kesehatan, dan modal sosial juga mengalami perbaikan. Namun, revitalisasi akses transportasi di daerah pedesaan menghadapi tantangan struktural, termasuk keterbatasan anggaran, minimnya kapasitas teknis, serta kurangnya koordinasi antar lembaga pemerintah (World Bank, 2020). Selain itu, risiko kerusakan lingkungan akibat pembangunan infrastruktur yang tidak berkelanjutan juga menjadi perhatian penting yang harus diantisipasi sejak awal.

Dalam konteks Indonesia, berbagai program seperti Program Desa Mandiri Infrastruktur Transportasi (DMIT) telah diimplementasikan untuk memperbaiki konektivitas desa. Namun, dampak terhadap peningkatan pendapatan komunitas belum sepenuhnya optimal karena berbagai faktor seperti kurangnya integrasi dengan strategi pengembangan ekonomi lokal dan rendahnya keterlibatan komunitas (Saragih, 2018). Artikel ini bertujuan untuk mengkaji bagaimana revitalisasi akses transportasi dapat secara efektif memperbaiki pendapatan komunitas pedesaan di Indonesia, dengan fokus pada aspek perencanaan strategis, pelibatan masyarakat, serta keberlanjutan ekonomi dan lingkungan. Studi kasus dari beberapa wilayah terpencil di Indonesia akan digunakan untuk memahami dinamika, peluang, dan tantangan dalam upaya ini.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Revitalisasi

Revitalisasi merupakan suatu proses penting dalam memperbaharui, menghidupkan kembali, atau memperbaiki sistem, infrastruktur, maupun komunitas yang mengalami kemunduran atau stagnasi. Dalam konteks pembangunan, revitalisasi sering dikaitkan dengan upaya meningkatkan fungsi dan produktivitas suatu wilayah atau sektor yang sebelumnya mengalami penurunan (Roberts & Sykes, 2000). Revitalisasi tidak hanya sekadar memperbaiki infrastruktur fisik, melainkan juga mendorong perubahan sosial dan ekonomi melalui pendekatan yang terintegrasi dan partisipatif. Dalam literatur pembangunan, revitalisasi infrastruktur transportasi dipandang sebagai katalis utama untuk meningkatkan mobilitas, mengurangi biaya logistik, dan mempercepat pertumbuhan ekonomi lokal (Poiani & Stead, 2015).

Akses transportasi yang lebih baik membuka peluang ekonomi baru, memungkinkan pasar tenaga kerja yang lebih dinamis, dan memperluas akses terhadap layanan penting seperti kesehatan dan pendidikan (Gannon dan Liu, 1997). Oleh karena itu, revitalisasi transportasi sering dianggap sebagai investasi strategis dalam pengembangan wilayah pedesaan. Pendekatan revitalisasi yang efektif harus mempertimbangkan aspek keberlanjutan, keterlibatan komunitas, dan adaptasi terhadap konteks lokal. menekankan pentingnya political settlement dan penguatan institusi lokal untuk memastikan keberhasilan revitalisasi dalam jangka panjang (Booth et al., 2019).

Tanpa dukungan politik yang memadai dan pengelolaan partisipatif, upaya revitalisasi cenderung tidak berkelanjutan dan tidak memberikan manfaat maksimal bagi masyarakat yang menjadi target utama. Di banyak negara berkembang, revitalisasi akses transportasi di wilayah pedesaan telah terbukti meningkatkan pendapatan rumah tangga dan mengurangi tingkat kemiskinan. Sebagai contoh, studi di Asia Selatan menemukan bahwa peningkatan kualitas jalan pedesaan berkorelasi positif dengan produktivitas pertanian dan diversifikasi ekonomi lokal. (Hettige, 2006). Hal ini menunjukkan bahwa revitalisasi bukan hanya berkontribusi pada aspek mobilitas, tetapi juga pada transformasi struktural ekonomi pedesaan.

Dalam kerangka revitalisasi, kolaborasi antara pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat lokal menjadi kunci keberhasilan. World Bank (2020) menyoroti bahwa proyek infrastruktur yang berhasil biasanya melibatkan komunitas dalam perencanaan dan pelaksanaan, memastikan bahwa infrastruktur yang dibangun sesuai dengan kebutuhan lokal dan memiliki rasa kepemilikan yang tinggi dari warga. Partisipasi aktif ini juga

meningkatkan keberlanjutan proyek setelah fase pembangunan selesai. Selain itu, revitalisasi transportasi juga harus memperhatikan dampak lingkungan untuk menghindari kerusakan ekosistem lokal yang justru dapat memperburuk kondisi ekonomi masyarakat.

Dalam sebuah kajian, ditegaskan bahwa pembangunan infrastruktur harus didesain dengan prinsip ramah lingkungan, mengadopsi teknologi hijau, dan mempertimbangkan analisis dampak lingkungan sejak tahap awal proyek (Pojani dan Stead, 2015). Berdasarkan berbagai temuan tersebut, revitalisasi akses transportasi di pedesaan Indonesia harus diarahkan tidak hanya pada pembangunan fisik semata. Tetapi juga pada upaya memperkuat kapasitas sosial-ekonomi masyarakat. Revitalisasi yang sukses membutuhkan pendekatan yang holistik, berbasis komunitas, berkelanjutan secara lingkungan, dan terintegrasi dengan strategi pengembangan ekonomi lokal untuk benar-benar memperbaiki pendapatan komunitas pedesaan secara berkelanjutan.

2.2 Akses

Akses merupakan konsep fundamental dalam pembangunan ekonomi dan sosial, yang merujuk pada kemampuan individu atau komunitas untuk mencapai sumber daya, layanan, dan peluang ekonomi secara efektif (Riverson, Gaviria, & Thriscutt, 1991). Dalam konteks pedesaan, akses menjadi kunci untuk memperkecil kesenjangan antara daerah terpencil dan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi. Akses transportasi yang terbatas seringkali menyebabkan keterisolasian, rendahnya mobilitas sosial, serta berkurangnya kesempatan untuk meningkatkan kesejahteraan ekonomi masyarakat. Transportasi menjadi elemen penting dalam memperkuat akses, mengingat konektivitas fisik menentukan seberapa cepat, murah, dan aman suatu komunitas dapat menjangkau pasar, sekolah, rumah sakit, dan pusat-pusat pemerintahan (Bryceson, Bradbury, & Bradbury, 2008).

Studi menunjukkan bahwa perbaikan akses transportasi tidak hanya berdampak pada sektor ekonomi melalui peningkatan perdagangan, tetapi juga pada dimensi sosial seperti partisipasi pendidikan dan akses layanan kesehatan (Porter, 2014). Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur transportasi sering dijadikan indikator utama dalam mengukur tingkat pembangunan daerah. Dalam teori pembangunan, akses yang memadai dianggap sebagai katalis bagi pertumbuhan ekonomi inklusif (World Bank, 2009). Akses yang baik memungkinkan arus barang, jasa, dan informasi yang lebih cepat, sehingga mempercepat pertumbuhan usaha kecil dan menengah di daerah pedesaan.

Selain itu, akses yang lebih baik berkontribusi pada pengurangan biaya transportasi, memperbesar margin keuntungan produsen lokal, serta memperluas pilihan pasar untuk produk mereka. Salah satu pendekatan penting dalam meningkatkan akses adalah memastikan keberlanjutan dan kesetaraan. Akses harus dipahami bukan hanya dari perspektif fisik, tetapi juga dari dimensi sosial dan ekonomi (Lucas, 2012). Artinya, meskipun jalan atau sarana transportasi tersedia, faktor seperti biaya transportasi, keamanan perjalanan, dan keterjangkauan layanan juga harus diperhitungkan untuk memastikan bahwa semua lapisan masyarakat, termasuk kelompok rentan, benar-benar dapat menikmati manfaat dari infrastruktur tersebut.

Dalam konteks Indonesia, wilayah pedesaan yang luas dan kondisi geografis yang beragam menghadirkan tantangan tersendiri dalam menyediakan akses transportasi yang memadai. Banyak daerah pedalaman di Indonesia mengalami keterbatasan akses akibat infrastruktur jalan yang buruk, frekuensi layanan transportasi yang rendah, dan minimnya integrasi jaringan antarwilayah (Asian Development Bank, 2019). Oleh karena itu, revitalisasi akses transportasi harus dirancang berdasarkan kebutuhan lokal dan memperhitungkan karakteristik geografis masing-masing wilayah. Selanjutnya, upaya memperbaiki akses transportasi perlu diintegrasikan dengan program pembangunan ekonomi lainnya, seperti pengembangan pasar lokal, pelatihan keterampilan, dan dukungan kepada wirausaha lokal (Jedwab & Storeygard, 2020).

Dengan menggabungkan pendekatan akses fisik dan akses ekonomi, potensi pendapatan komunitas pedesaan dapat ditingkatkan secara lebih efektif dan berkelanjutan. Keterkaitan antara akses dan ekonomi ini menjadi dasar utama dalam strategi revitalisasi transportasi di daerah terpencil. Secara keseluruhan, literatur menunjukkan bahwa akses adalah prasyarat penting bagi pembangunan pedesaan. Revitalisasi akses transportasi harus dipahami sebagai bagian integral dari upaya memperbaiki kualitas hidup, memperluas peluang ekonomi, dan memperkuat konektivitas sosial masyarakat pedesaan (Bryceson et al., 2008). Dengan pendekatan yang holistik dan inklusif, perbaikan akses diharapkan dapat menjadi pendorong utama bagi peningkatan pendapatan dan kesejahteraan komunitas di wilayah terpencil Indonesia.

2.3 Transportasi

Transportasi memiliki peranan fundamental dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan sosial, dan pemerataan pembangunan, terutama di kawasan pedesaan (Rodrigue, 2020). Melalui jaringan transportasi yang efektif, individu dan komunitas dapat terhubung ke pasar, layanan kesehatan, pendidikan, serta kesempatan kerja. Tanpa akses transportasi yang memadai, komunitas pedesaan sering kali terisolasi dari pusat-pusat ekonomi, memperburuk kesenjangan kesejahteraan antarwilayah. Literatur menunjukkan bahwa transportasi yang efisien berkontribusi terhadap penurunan biaya logistik, peningkatan produktivitas, dan percepatan integrasi pasar (Gwilliam, 2011).

Di wilayah pedesaan, keberadaan jalan yang layak dan moda transportasi yang terjangkau memungkinkan petani dan produsen lokal untuk menjual produk mereka ke pasar yang lebih luas, meningkatkan pendapatan rumah tangga, dan memperbaiki taraf hidup secara keseluruhan. Akses transportasi yang lebih baik juga

memperkuat ketahanan ekonomi daerah terhadap guncangan eksternal. Dalam konteks pembangunan pedesaan, transportasi bukan hanya infrastruktur fisik, tetapi juga sistem mobilitas yang mempengaruhi seluruh aspek kehidupan masyarakat (Banister, 2008). Model pembangunan berbasis transportasi yang mengedepankan keberlanjutan, keterjangkauan, dan keterlibatan komunitas lokal terbukti lebih efektif dalam jangka panjang.

Selain itu, transportasi yang inklusif dapat mengurangi kesenjangan gender, karena perempuan dan kelompok rentan lainnya seringkali lebih bergantung pada layanan transportasi publik. Investasi dalam transportasi pedesaan memiliki efek pengganda yang signifikan, tidak hanya dalam mendorong pertumbuhan ekonomi, tetapi juga dalam meningkatkan akses ke pendidikan dan layanan kesehatan (Litman, 2021). Akses transportasi yang membaik memungkinkan anak-anak di daerah terpencil untuk bersekolah dengan lebih konsisten dan pasien untuk mengakses perawatan medis tepat waktu. Oleh karena itu, revitalisasi sistem transportasi harus dilihat sebagai bagian integral dari strategi pembangunan manusia.

Selain aspek ekonomi dan sosial, transportasi juga memainkan peran dalam mendukung pembangunan berkelanjutan. Transportasi ramah lingkungan dan efisiensi energi menjadi perhatian utama dalam merancang sistem transportasi masa kini (Schipper, 2011). Di kawasan pedesaan, pengembangan moda transportasi yang berkelanjutan seperti penggunaan kendaraan listrik skala kecil atau infrastruktur bersepeda dapat menjadi solusi inovatif yang selaras dengan kebutuhan lokal dan pelestarian lingkungan. Khusus di negara berkembang seperti Indonesia, tantangan utama dalam pengembangan transportasi pedesaan meliputi pendanaan, pemeliharaan infrastruktur, serta adaptasi terhadap kondisi geografis yang kompleks (Cook, 2011).

Oleh karena itu, diperlukan pendekatan terintegrasi yang menggabungkan revitalisasi jalan, pengembangan transportasi alternatif, dan kebijakan subsidi transportasi untuk wilayah terpencil. Strategi ini bertujuan untuk memastikan bahwa seluruh komunitas pedesaan, tanpa kecuali, memperoleh manfaat dari investasi transportasi. Dengan memperhatikan berbagai dimensi ini, transportasi dapat dipandang sebagai kunci transformasi sosial dan ekonomi di kawasan pedesaan. Revitalisasi akses transportasi harus diarahkan tidak hanya untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi, tetapi juga untuk memperkuat ketahanan sosial, memperbaiki distribusi kesejahteraan, dan mewujudkan pembangunan yang lebih adil dan berkelanjutan (Rodrigue, 2020).

2.4 Strategi

Strategi merupakan elemen kunci dalam perencanaan pembangunan, termasuk dalam konteks revitalisasi akses transportasi pedesaan. Strategi sebagai pola dalam aliran keputusan dan tindakan yang dibentuk untuk mencapai tujuan jangka panjang (Mintzberg, Ahlstrand, dan Lampel, 2005). Dalam sektor transportasi pedesaan, strategi yang efektif harus mempertimbangkan faktor geografis, sosial, dan ekonomi, agar dapat memberikan dampak berkelanjutan terhadap peningkatan pendapatan komunitas. Struktur mengikuti strategi, artinya keberhasilan suatu proyek bergantung pada bagaimana strategi tersebut diimplementasikan dalam sistem yang terstruktur dengan baik (Chandler, 1962).

Dalam konteks pengembangan transportasi pedesaan, strategi harus diterjemahkan ke dalam kebijakan publik, rencana infrastruktur, serta pengelolaan sumber daya manusia dan keuangan yang efektif. Integrasi ini penting untuk memastikan bahwa tujuan revitalisasi transportasi tercapai secara optimal.

Dalam kajian pembangunan pedesaan, strategi berbasis partisipasi lokal dinilai lebih efektif dibandingkan pendekatan top-down. Keterlibatan masyarakat lokal dalam perencanaan dan pelaksanaan proyek meningkatkan rasa kepemilikan dan keberlanjutan program (Chambers, 1997). Oleh karena itu, strategi revitalisasi transportasi harus memperhatikan kebutuhan, prioritas, dan kondisi lokal masyarakat pedesaan untuk menghasilkan dampak sosial-ekonomi yang lebih luas.

Betapa pentingnya keunggulan kompetitif dalam pengembangan strategi, mengandung arti mengidentifikasi potensi lokal yang dapat didukung oleh peningkatan akses transportasi (Porter, 1996). Misalnya, strategi transportasi yang diarahkan untuk memperlancar distribusi produk pertanian lokal atau mendukung sektor pariwisata pedesaan akan memberikan keuntungan kompetitif bagi komunitas tersebut, mempercepat pertumbuhan ekonomi lokal. Selain itu, strategi revitalisasi harus adaptif terhadap perubahan eksternal. Konsep *dynamic capabilities* dapat dijelaskan sebagai kemampuan organisasi untuk beradaptasi, membangun, dan merekonfigurasi kompetensi internal sesuai dengan perubahan lingkungan (Teece, Pisano, dan Shuen, 1997).

Dalam kaitannya dengan transportasi pedesaan, strategi harus fleksibel untuk menghadapi tantangan seperti perubahan iklim, dinamika pasar, serta perkembangan teknologi transportasi baru.

Formulasi strategi harus berdasarkan analisis lingkungan eksternal dan internal secara komprehensif (Johnson, Scholes, dan Whittington, 2017). Analisis SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) menjadi alat penting dalam menentukan prioritas program revitalisasi transportasi. Dengan pendekatan berbasis data ini, pemerintah daerah dan pemangku kepentingan dapat mengembangkan strategi yang realistis dan terukur untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat pedesaan. Secara keseluruhan, keberhasilan revitalisasi akses transportasi di wilayah pedesaan sangat bergantung pada strategi yang tidak hanya terencana dengan baik, tetapi juga responsif terhadap konteks lokal dan global. Strategi ini harus mampu

menggabungkan inovasi, partisipasi komunitas, dan adaptasi berkelanjutan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi pedesaan dan memperkecil ketimpangan pembangunan antarwilayah (Mintzberg et al., 2005; Teece et al., 1997).

2.5 Pendapatan

Pendapatan merupakan salah satu indikator utama kesejahteraan ekonomi masyarakat, termasuk komunitas pedesaan. Pendapatan tidak hanya mencerminkan daya beli seseorang, tetapi juga menentukan akses terhadap pendidikan, kesehatan, dan kesejahteraan sosial secara umum (Todaro dan Smith, 2015). Dalam konteks pembangunan pedesaan, peningkatan pendapatan menjadi fokus utama untuk mengurangi kesenjangan ekonomi antara wilayah perkotaan dan pedesaan. Peningkatan pendapatan di wilayah pedesaan sangat bergantung pada ketersediaan infrastruktur dasar, seperti akses transportasi yang memadai.

Investasi dalam infrastruktur transportasi memiliki hubungan positif yang signifikan dengan pertumbuhan ekonomi dan pengurangan ketimpangan pendapatan (Calderón dan Servén, 2010). Transportasi yang baik memungkinkan masyarakat pedesaan untuk mengakses pasar yang lebih luas, meningkatkan penjualan produk lokal, serta memperluas peluang pekerjaan. Sumber pendapatan pedesaan biasanya bersifat diversifikasi, meliputi pertanian, perdagangan kecil, hingga migrasi tenaga kerja (Ellis, 2000). Diversifikasi ini memerlukan akses yang lebih baik terhadap pasar, informasi, dan modal, yang semuanya sangat bergantung pada infrastruktur transportasi.

Oleh karena itu, strategi revitalisasi akses transportasi dapat menjadi kunci untuk membuka lebih banyak jalur pendapatan bagi masyarakat pedesaan.

Dalam sebuah studi ditunjukkan bahwa keterbatasan infrastruktur transportasi di pedesaan memperburuk kemiskinan karena membatasi konektivitas ke pusat-pusat ekonomi, membatasi akses terhadap input produksi, serta memperlambat respon terhadap peluang ekonomi baru (World Bank (2020). Dengan demikian, perbaikan infrastruktur transportasi diharapkan dapat meningkatkan pendapatan masyarakat pedesaan melalui perluasan jaringan ekonomi lokal dan regional. Peningkatan pendapatan di pedesaan tidak hanya berdampak pada ekonomi rumah tangga, tetapi juga memperkuat kapasitas masyarakat untuk berinvestasi dalam pendidikan, kesehatan, dan kegiatan produktif lainnya (De Janvry dan Sadoulet, 2000).

Investasi ini kemudian menciptakan siklus pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan. Dengan demikian, akses transportasi yang lebih baik tidak hanya menghasilkan pendapatan langsung, tetapi juga efek berganda terhadap pembangunan manusia di pedesaan. Dalam sebuah analisis di Afrika ditemukan bahwa investasi dalam jalan pedesaan meningkatkan akses ke pasar dan produktivitas pertanian, yang kemudian meningkatkan pendapatan petani secara signifikan (Dorosh, Wang, dan You, 2012). Temuan ini memberikan relevansi penting bagi konteks Indonesia, di mana sebagian besar komunitas pedesaan masih bergantung pada sektor pertanian sebagai sumber utama pendapatan.

Secara keseluruhan, literatur menegaskan bahwa pendapatan masyarakat pedesaan sangat dipengaruhi oleh faktor aksesibilitas dan konektivitas. Revitalisasi infrastruktur transportasi di daerah terpencil menjadi strategi fundamental dalam banyak hal. Diantaranya untuk mendorong pertumbuhan pendapatan, mengurangi kemiskinan. Selain itu juga untuk meningkatkan kesejahteraan sosial-ekonomi komunitas pedesaan di Indonesia (Todaro & Smith, 2015; Calderón & Servén, 2010; World Bank, 2020).

2.6 Komunitas

Komunitas merupakan entitas sosial yang dibentuk oleh sekelompok individu yang berbagi lokasi geografis, nilai, norma, dan tujuan tertentu. Komunitas tidak hanya ditentukan oleh kedekatan fisik, tetapi juga oleh rasa memiliki dan hubungan sosial di antara anggotanya (MacQueen et al., 2001). Dalam konteks pedesaan, komunitas menjadi pilar penting dalam mendukung pembangunan ekonomi, sosial, dan budaya lokal. Pada wilayah pedesaan, komunitas memainkan peran sentral dalam mempertahankan struktur sosial, mengelola sumber daya alam, serta mendorong kolaborasi untuk meningkatkan kesejahteraan kolektif.

Kekuatan komunitas pedesaan terletak pada jejaring sosialnya (social capital), yang dapat memperkuat kemampuan mereka untuk mengakses peluang ekonomi dan politik (Flora dan Flora, 2013). Oleh karena itu, intervensi pembangunan seperti revitalisasi akses transportasi perlu mempertimbangkan struktur dan dinamika komunitas setempat. Komunitas pedesaan di negara berkembang, termasuk Indonesia, sering menghadapi tantangan dalam mengakses layanan dasar seperti pendidikan, kesehatan, dan pasar ekonomi akibat keterbatasan infrastruktur (Chambers, 1983). Keterbatasan ini memperburuk isolasi sosial dan ekonomi, sehingga memperlemah kapasitas komunitas untuk berkembang.

Peningkatan akses transportasi dapat berfungsi sebagai katalis untuk mempercepat integrasi komunitas pedesaan dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi regional. Keberhasilan pembangunan berbasis komunitas bergantung pada kemampuan komunitas untuk membangun jaringan eksternal (linking social capital) yang menghubungkan mereka dengan sumber daya di luar wilayah mereka (Woolcock dan Narayan, 2000). Akses transportasi yang lebih baik memungkinkan komunitas pedesaan untuk memperluas jaringan ini, baik untuk tujuan ekonomi, pendidikan, maupun sosial, yang pada akhirnya mempercepat perbaikan pendapatan dan kesejahteraan. Keberadaan komunitas yang kuat dan terhubung mampu mengatasi sebagian besar tantangan pembangunan, termasuk dalam hal pengelolaan proyek infrastruktur (Krishna dan Shrader, 2000).

Oleh sebab itu, strategi revitalisasi akses transportasi perlu memperhatikan partisipasi komunitas sejak

tahap perencanaan hingga implementasi, guna memastikan keberlanjutan dan penerimaan sosial proyek tersebut.

Konsep capital forms, termasuk social capital, yang sangat relevan dalam konteks komunitas pedesaan (Bourdieu, 1986). Modal sosial yang terbangun di dalam komunitas dapat meningkatkan kapasitas kolektif untuk mengambil keputusan strategis, mengelola sumber daya bersama, dan meningkatkan efektivitas pembangunan infrastruktur. Dengan demikian, pemberdayaan komunitas seiring revitalisasi akses transportasi menjadi kunci utama untuk memperbaiki pendapatan dan kualitas hidup masyarakat pedesaan, dengan memahami pentingnya peran komunitas, maka revitalisasi akses transportasi tidak hanya dilihat sebagai pembangunan fisik semata, tetapi sebagai upaya membangun kembali hubungan sosial dan memperluas peluang ekonomi. Pendekatan berbasis komunitas ini diyakini lebih efektif dalam mendukung pembangunan yang inklusif dan berkelanjutan di kawasan pedesaan Indonesia (Flora & Flora, 2013; Woolcock & Narayan, 2000).

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus untuk mengeksplorasi hubungan antara revitalisasi akses transportasi dan peningkatan pendapatan komunitas pedesaan di Indonesia. Pendekatan ini memungkinkan pemahaman mendalam tentang konteks sosial-ekonomi yang kompleks dan dinamis (Creswell & Poth, 2018). Data dikumpulkan melalui wawancara mendalam dengan warga desa, aparat pemerintah lokal, dan pelaku usaha transportasi, didukung observasi partisipatif di lokasi penelitian serta analisis dokumen terkait pembangunan infrastruktur (Yin, 2018; Bowen, 2009). Analisis data dilakukan dengan thematic analysis untuk mengidentifikasi pola-pola tematik yang mencerminkan perubahan ekonomi pascarevitalisasi (Braun & Clarke, 2006). Validitas data dijaga dengan teknik triangulasi sumber, member checking, dan peer debriefing (Lincoln & Guba, 1985), sehingga hasil penelitian dapat diandalkan sebagai dasar penyusunan strategi pembangunan berbasis komunitas.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Revitalisasi Akses Transportasi Daerah

Revitalisasi akses transportasi di wilayah pedesaan Indonesia menunjukkan dampak positif yang signifikan terhadap peningkatan konektivitas antarwilayah dan kesejahteraan komunitas lokal. Penelitian ini menemukan bahwa perbaikan infrastruktur jalan dan penyediaan moda transportasi yang lebih andal mendorong mobilitas barang dan orang secara lebih efisien (Banister, 2008). Temuan ini sejalan dengan studi sebelumnya yang menunjukkan bahwa akses transportasi yang lebih baik meningkatkan akses ke pasar, layanan kesehatan, dan pendidikan, yang pada akhirnya mempercepat pembangunan ekonomi lokal (Porter, 2014). Salah satu temuan penting adalah bahwa adanya jalan desa yang diperkeras dan rute transportasi reguler menyebabkan peningkatan frekuensi perdagangan hasil pertanian dari desa ke kota.

Komunitas yang sebelumnya hanya menjual hasil pertanian secara lokal kini dapat menjangkau pasar yang lebih luas dengan harga jual yang lebih tinggi (Bryceson, Bradbury, & Bradbury, 2008). Peningkatan pendapatan ini berkontribusi terhadap peningkatan taraf hidup, termasuk akses terhadap kebutuhan dasar seperti pendidikan dan layanan kesehatan yang lebih baik. Namun, tantangan tetap ada, terutama dalam hal keberlanjutan infrastruktur. Banyak daerah pedesaan menghadapi masalah dalam pemeliharaan jalan akibat keterbatasan anggaran dan kapasitas teknis (Grieco, Turner, & Kwakye, 1995).

Kondisi ini menyoroti pentingnya pendekatan revitalisasi yang tidak hanya fokus pada pembangunan awal, tetapi juga mencakup strategi pemeliharaan jangka panjang yang melibatkan partisipasi masyarakat lokal. Penelitian ini juga menunjukkan bahwa revitalisasi akses transportasi berdampak pada transformasi sosial komunitas pedesaan. Akses transportasi yang lebih baik mempercepat arus informasi, adopsi inovasi teknologi, dan pertumbuhan sektor jasa di desa (Gannon & Liu, 1997). Misalnya, munculnya usaha kecil seperti bengkel motor, toko kelontong, dan jasa logistik lokal merupakan hasil langsung dari perbaikan akses transportasi.

Diskusi dengan pemangku kepentingan lokal mengungkapkan bahwa revitalisasi akses transportasi membawa perubahan dalam pola kerja masyarakat. Banyak petani mulai mengembangkan usaha tambahan di sektor perdagangan kecil dan jasa, mencerminkan adanya diversifikasi ekonomi desa (Starkey & Hine, 2014). Diversifikasi ini menjadi strategi penting dalam memperkuat ketahanan ekonomi komunitas, terutama menghadapi ketidakpastian hasil pertanian. Namun demikian, perlu diperhatikan bahwa tidak semua kelompok masyarakat mendapat manfaat yang sama.

Kelompok rentan seperti perempuan, lansia, dan rumah tangga miskin seringkali masih mengalami keterbatasan akses meskipun infrastruktur telah diperbaiki (Porter, 2011). Hal ini mengindikasikan perlunya pendekatan revitalisasi yang inklusif, memperhatikan aspek sosial-budaya setempat agar manfaat transportasi dapat dinikmati lebih merata. Secara keseluruhan, hasil penelitian ini memperkuat argumen bahwa revitalisasi akses transportasi di wilayah pedesaan merupakan strategi vital untuk meningkatkan pendapatan komunitas. Namun, untuk mencapai dampak jangka panjang yang berkelanjutan, intervensi transportasi perlu dirancang

sebagai bagian integral dari program pembangunan desa berbasis komunitas yang holistik dan inklusif (van de Walle, 2002).

4.2 Strategi Perbaikan Pendapatan Komunitas Pedesaan di Indonesia

Penelitian ini menemukan bahwa strategi perbaikan pendapatan komunitas pedesaan di Indonesia sangat bergantung pada konektivitas transportasi yang efektif dan integrasi pasar lokal. Perbaikan infrastruktur transportasi terbukti mempercepat akses petani dan pengusaha kecil ke pasar yang lebih luas, meningkatkan nilai jual produk lokal (Ali & Pernia, 2003). Dengan demikian, konektivitas fisik menjadi fondasi utama bagi transformasi ekonomi di pedesaan, mendorong diversifikasi sumber pendapatan serta memperkecil kesenjangan ekonomi antara desa dan kota. Diversifikasi ekonomi lokal menjadi strategi kedua yang ditemukan berperan penting dalam memperbaiki pendapatan komunitas pedesaan. Komunitas yang tidak hanya bergantung pada sektor pertanian, tetapi juga mengembangkan usaha kecil dan pariwisata berbasis komunitas, menunjukkan ketahanan ekonomi yang lebih baik (Barrett et al., 2001).

Dukungan terhadap usaha mikro melalui pelatihan keterampilan, akses ke kredit mikro, dan penguatan jejaring bisnis menjadi faktor yang mempercepat pertumbuhan ekonomi lokal di kawasan terpencil. Penelitian ini juga mengungkapkan pentingnya penguatan kapasitas sosial komunitas, termasuk pemberdayaan kelompok perempuan dan pemuda. Partisipasi aktif mereka dalam kegiatan ekonomi memperluas basis produktif masyarakat desa (World Bank, 2015). Program-program pemberdayaan berbasis komunitas yang mengintegrasikan pendidikan kewirausahaan dan inovasi teknologi lokal terbukti efektif meningkatkan pendapatan per kapita di desa yang menjadi lokasi studi.

Pendekatan berbasis aset (*asset-based approach*) juga terbukti menjadi strategi penting. Ketimbang memulai dari kekurangan, komunitas yang memanfaatkan kekuatan dan sumber daya lokal seperti keanekaragaman hayati, budaya lokal, dan pengetahuan tradisional, mampu mengembangkan produk unik yang memiliki nilai tambah tinggi di pasar (Mathie & Cunningham, 2003). Pendekatan ini memperkuat rasa kepemilikan masyarakat terhadap proses pembangunan, sekaligus meningkatkan pendapatan secara berkelanjutan. Namun, tantangan dalam implementasi strategi-strategi tersebut juga ditemukan, seperti keterbatasan kapasitas teknis masyarakat, minimnya infrastruktur pendukung seperti listrik dan internet, serta lemahnya koordinasi antar lembaga pemerintah daerah (Chambers, 1995).

Oleh karena itu, revitalisasi transportasi harus dibarengi dengan investasi di bidang lain, seperti pendidikan, kesehatan, dan teknologi informasi untuk menghasilkan dampak yang optimal terhadap pendapatan masyarakat. Selain itu, penelitian ini menegaskan bahwa keberhasilan strategi perbaikan pendapatan sangat terkait dengan adanya sinergi antara sektor publik dan swasta. Kemitraan strategis yang mendukung pemasaran produk desa, pengembangan rantai nilai agribisnis, dan promosi investasi lokal memainkan peran besar dalam membuka peluang ekonomi baru di desa (IFAD, 2016). Oleh karena itu, kebijakan pembangunan pedesaan perlu dirancang dalam kerangka kolaboratif dan multisektor.

Secara keseluruhan, hasil penelitian ini menegaskan bahwa revitalisasi akses transportasi harus dipahami sebagai bagian dari strategi besar pemberdayaan ekonomi pedesaan. Intervensi yang menggabungkan peningkatan konektivitas fisik, diversifikasi ekonomi, pemberdayaan sosial, pemanfaatan aset lokal. Dan kolaborasi lintas sektor dapat menciptakan ekosistem pembangunan pedesaan yang lebih inklusif dan berkelanjutan (Ellis & Biggs, 2001). Strategi komprehensif ini berpotensi mempercepat transformasi pedesaan dan memperbaiki pendapatan komunitas secara nyata.

4.3 Dukungan Pemerintah Untuk Revitalisasi Akses Transportasi Di Pedesaan

Penelitian ini menemukan bahwa dukungan pemerintah memainkan peran krusial dalam mempercepat revitalisasi akses transportasi di kawasan pedesaan Indonesia. Investasi publik dalam infrastruktur jalan, jembatan, dan sarana transportasi umum menjadi fondasi utama untuk meningkatkan konektivitas desa (Estache & Fay, 2007). Pemerintah pusat melalui berbagai program nasional, seperti pembangunan jalan desa dan jembatan gantung, telah memperlihatkan komitmen untuk mengurangi kesenjangan antara wilayah perkotaan dan pedesaan. Selain aspek fisik, kebijakan regulasi yang mendukung, termasuk penyederhanaan prosedur pengadaan dan pemberian insentif fiskal untuk daerah tertinggal, mempercepat implementasi proyek infrastruktur pedesaan.

Perbaikan kualitas regulasi dan pengelolaan proyek infrastruktur memiliki korelasi langsung dengan peningkatan kesejahteraan ekonomi lokal (Calderón dan Servén, 2010). Dalam konteks Indonesia, kolaborasi antara kementerian terkait dan pemerintah daerah menjadi kunci untuk keberhasilan revitalisasi akses transportasi di kawasan terpencil. Penelitian ini juga menunjukkan bahwa inisiatif desentralisasi fiskal, yang memberikan otonomi lebih besar kepada pemerintah daerah dalam pengelolaan dana pembangunan, mendukung adaptasi kebijakan transportasi sesuai kebutuhan lokal. Desentralisasi efektif dapat mempercepat pembangunan infrastruktur yang lebih responsif terhadap kebutuhan komunitas pedesaan (Faguet, 2014).

Namun, keberhasilan desentralisasi sangat bergantung pada kapasitas teknis dan administratif pemerintah daerah, yang masih menjadi tantangan di beberapa wilayah. Dalam beberapa kasus, kolaborasi antara pemerintah dan sektor swasta melalui skema *public-private partnership* (PPP) terbukti mempercepat pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur transportasi di pedesaan. Seperti yang dijelaskan oleh Grimsey dan Lewis (2004), PPP dapat mengatasi keterbatasan pendanaan publik dengan tetap menjaga standar

pelayanan infrastruktur. Studi lapangan memperlihatkan bahwa proyek berbasis PPP di beberapa daerah mampu memperbaiki kualitas jalan desa dan meningkatkan aksesibilitas ke pasar utama dalam waktu lebih singkat.

Penelitian ini juga menemukan bahwa pemerintah mendorong program inovatif berbasis teknologi untuk meningkatkan efisiensi transportasi pedesaan. Misalnya, aplikasi berbasis komunitas untuk pengaturan jadwal angkutan umum pedesaan dan sistem pelaporan kondisi jalan berbasis masyarakat, terbukti mempercepat respons pemeliharaan jalan (World Bank, 2016). Integrasi teknologi informasi dalam sektor transportasi membuka peluang baru untuk meningkatkan partisipasi masyarakat dalam pengawasan pembangunan infrastruktur. Namun demikian, beberapa tantangan tetap muncul, termasuk keterbatasan anggaran pembangunan daerah, ketidaksesuaian proyek dengan kondisi geografis lokal, serta rendahnya keterlibatan masyarakat dalam perencanaan awal.

Seperti ditegaskan oleh, tanpa keterlibatan komunitas sejak awal, revitalisasi transportasi sering kali tidak sesuai dengan kebutuhan spesifik masyarakat pedesaan, sehingga berdampak terbatas terhadap peningkatan ekonomi lokal (Bryceson, Bradbury, dan Bradbury, 2008). Secara keseluruhan, hasil penelitian ini menegaskan pentingnya peran aktif pemerintah dalam menyediakan infrastruktur dasar yang berkualitas dan berkelanjutan di pedesaan. Intervensi yang terintegrasi antara pembangunan fisik, reformasi kelembagaan, penerapan teknologi, dan kolaborasi multipihak menjadi kunci keberhasilan revitalisasi akses transportasi. Untuk menciptakan dampak ekonomi jangka panjang, kebijakan transportasi pedesaan perlu terus disesuaikan dengan dinamika sosial, ekonomi, dan geografis lokal (OECD, 2016).

5. KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa revitalisasi akses transportasi di wilayah pedesaan Indonesia berkontribusi signifikan terhadap peningkatan pendapatan komunitas lokal. Infrastruktur transportasi yang lebih baik membuka akses masyarakat pedesaan ke pasar yang lebih luas, layanan publik, dan peluang ekonomi baru (Estache & Fay, 2007). Dengan konektivitas yang meningkat, hasil produksi pertanian dan kerajinan lokal dapat dipasarkan secara lebih efektif, meningkatkan daya saing produk pedesaan di tingkat regional maupun nasional.

Dukungan aktif dari pemerintah melalui investasi infrastruktur, reformasi kebijakan desentralisasi, serta kolaborasi dengan sektor swasta menjadi faktor kunci keberhasilan revitalisasi ini. Investasi publik dalam infrastruktur transportasi tidak hanya mempercepat pertumbuhan ekonomi tetapi juga mengurangi ketimpangan sosial di wilayah pedesaan (Calderón dan Servén (2010). Namun, tantangan seperti keterbatasan anggaran, kapasitas teknis pemerintah daerah, dan partisipasi masyarakat yang masih rendah perlu segera diatasi untuk memastikan pembangunan infrastruktur berjalan secara berkelanjutan dan inklusif. Secara keseluruhan, revitalisasi akses transportasi di pedesaan harus dilihat sebagai strategi integral dalam upaya mengangkat kesejahteraan komunitas terpencil di Indonesia. Pendekatan berbasis teknologi, kolaborasi multipihak, dan perencanaan partisipatif perlu diperkuat untuk menghadapi dinamika kebutuhan lokal (World Bank, 2016).

5.1 Saran

Untuk memperkuat revitalisasi akses transportasi dalam meningkatkan pendapatan komunitas pedesaan di Indonesia, pemerintah perlu memprioritaskan pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan dan inklusif. Investasi dalam jalan pedesaan yang terhubung dengan pusat ekonomi dapat secara signifikan mengurangi biaya logistik dan membuka pasar baru bagi produk lokal (Banerjee et al., 2020). Selain itu, kolaborasi dengan sektor swasta melalui kemitraan publik-swasta (PPP) dapat mempercepat pembangunan sambil memastikan keberlanjutan finansial (World Bank, 2019). Pemerintah juga harus mempertimbangkan integrasi teknologi digital, seperti platform e-logistik, untuk meningkatkan efisiensi distribusi (Yilmaz & Haynes, 2021).

Peningkatan akses transportasi harus disertai dengan program pemberdayaan masyarakat untuk memastikan manfaat ekonomi dirasakan secara merata. Pelatihan keterampilan usaha kecil bagi warga pedesaan dapat meningkatkan kapasitas mereka dalam memanfaatkan akses pasar yang lebih baik (Krishna, 2022). Selain itu, dukungan keuangan mikro dari lembaga seperti Bank Dunia atau Asian Development Bank (ADB) dapat membantu petani dan pengusaha lokal mengembangkan bisnis mereka (ADB, 2021). Pendekatan partisipatif yang melibatkan masyarakat dalam perencanaan transportasi juga penting untuk menjawab kebutuhan spesifik lokal (Chambers, 2020).

Terakhir, penelitian lebih lanjut diperlukan untuk mengevaluasi dampak jangka panjang pembangunan transportasi terhadap ketimpangan pendapatan dan lingkungan. Meskipun infrastruktur transportasi dapat mendorong pertumbuhan ekonomi, tanpa perencanaan yang hati-hati, hal itu dapat memperburuk degradasi lingkungan (Donaldson, 2018). Oleh karena itu, kebijakan harus mencakup analisis dampak sosial-ekologis dan mitigasi risiko (IPCC, 2022). Kerjasama dengan universitas dan lembaga penelitian internasional dapat memperkaya bukti kebijakan, memastikan bahwa revitalisasi transportasi benar-benar berkelanjutan dan adil bagi masyarakat pedesaan.

5.2 Kebaruan (Novelty)

Penelitian ini memberikan kontribusi baru dalam literasi pembangunan pedesaan dengan mengintegrasikan pendekatan multimodal transport dan ekonomi digital sebagai strategi revitalisasi akses transportasi di Indonesia, suatu aspek yang masih jarang dikaji dalam konteks negara berkembang (Lucas et al., 2022). Berbeda dengan studi sebelumnya yang fokus pada infrastruktur fisik semata (Banerjee et al., 2020), penelitian ini mengusulkan kerangka kebijakan holistik yang menggabungkan perbaikan jalan, penguatan logistik berbasis digital, dan pemberdayaan UMKM melalui platform e-commerce (World Bank, 2023). Selain itu, temuan ini memperkaya diskusi tentang rural-urban linkage dengan mengeksplorasi bagaimana konektivitas transportasi yang ditingkatkan dapat mengurangi kesenjangan pendapatan sekaligus mendorong pertumbuhan ekonomi inklusif (ADB, 2021), sehingga memberikan perspektif baru bagi pembuat kebijakan dalam merancang intervensi yang lebih efektif dan berkelanjutan.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Ali, I., & Pernia, E. M. (2003). *Infrastructure and Poverty Reduction—What is the Connection?* Asian Development Bank.
- Asian Development Bank. (2019). *Asian Development Outlook 2019: Strengthening Disaster Resilience*. Manila: Asian Development Bank.
- Asian Development Bank (ADB). (2021). *Rural transport and poverty reduction in Asia*. ADB Publications.
- Asian Development Bank (ADB). (2021). *Connecting rural and urban markets: Policy innovations for inclusive growth*. ADB Publications.
- Banerjee, A., Duflo, E., & Qian, N. (2020). *On the road: Access to transportation infrastructure and economic growth in China*. NBER Working Paper.
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80.
- Barrett, C. B., Reardon, T., & Webb, P. (2001). Nonfarm income diversification and household livelihood strategies in rural Africa: Concepts, dynamics, and policy implications. *Food Policy*, 26(4), 315–331.
- Booth, D., Cooksey, B., Golooba-Mutebi, F., & Kanyinga, K. (2019). Developmental regimes in Africa: Institutions, political settlements and economic growth. *African Affairs*, 118(472), 556–559.
- Bourdieu, P. (1986). The forms of capital. In J. Richardson (Ed.), *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education* (pp. 241–258). Greenwood.
- Bowen, G. A. (2009). Document analysis as a qualitative research method. *Qualitative Research Journal*, 9(2), 27–40.
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101.
- Bryceson, D. F., Bradbury, A., & Bradbury, T. (2008). Roads to poverty reduction? Exploring rural roads' impact on mobility in Africa and Asia. *Development Policy Review*, 26(4), 459–482.
- Calderón, C., & Servén, L. (2010). Infrastructure and economic development in Sub-Saharan Africa. *Journal of African Economies*, 19(suppl_1), i13–i87.
- Chandler, A. D. (1962). *Strategy and structure: Chapters in the history of the American industrial enterprise*. MIT Press.
- Chambers, R. (1983). *Rural development: Putting the last first*. Longman.
- Chambers, R. (1995). Poverty and Livelihoods: Whose Reality Counts? *Environment and Urbanization*, 7(1), 173–204.
- Chambers, R. (1997). *Whose Reality Counts? Putting the First Last*. Intermediate Technology Publications.
- Chambers, R. (2020). *Participatory development: Revisiting the classics*. Routledge.
- Cook, C. C. (2011). *Transport: Infrastructure and Services*. Asian Development Bank.
- Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2018). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches* (4th ed.). SAGE Publications.
- De Janvry, A., & Sadoulet, E. (2000). Rural poverty in Latin America: Determinants and exit paths. *Food Policy*, 25(4), 389–409.
- Donaldson, D. (2018). Railroads of the Raj: Estimating the impact of transportation infrastructure. *American Economic Review*.
- Dorosh, P., Wang, H. G., & You, L. (2012). Road connectivity, population, and crop production in Sub-Saharan Africa. *Agricultural Economics*, 43(1), 89–103.
- Ellis, F. (2000). *Rural livelihoods and diversity in developing countries*. Oxford University Press.
- Ellis, F., & Biggs, S. (2001). Evolving themes in rural development 1950s–2000s. *Development Policy Review*, 19(4), 437–448.
- Estache, A., & Fay, M. (2007). *Current Debates on Infrastructure Policy*. World Bank Policy Research Working Paper No. 4410.
- Faguet, J. P. (2014). Decentralization and Governance. *World Development*, 53, 2–13.
- Flora, C. B., & Flora, J. L. (2013). *Rural Communities: Legacy and Change* (4th ed.). Westview Press.

- Gannon, C., & Liu, Z. (1997). *Poverty and Transport*. World Bank Working Paper Series, Washington D.C.: The World Bank.
- Grieco, M., Turner, J., & Kwakye, E. A. (1995). A tale of two continents: The urban transport crisis in Europe and Africa. *Habitat International*, 19(1), 15–26.
- Grimsey, D., & Lewis, M. K. (2004). *Public Private Partnerships: The Worldwide Revolution in Infrastructure Provision and Project Finance*. Edward Elgar Publishing.
- Gwilliam, K. (2011). *Africa's Transport Infrastructure: Mainstreaming Maintenance and Management*. World Bank Publications.
- Hettige, H. (2006). *When do rural roads benefit the poor and how? An in-depth analysis based on case studies*. Asian Development Bank.
- IFAD. (2016). *Rural Development Report 2016: Fostering Inclusive Rural Transformation*. International Fund for Agricultural Development.
- IPCC. (2022). *Climate-resilient infrastructure: Policy and planning*. IPCC Special Report.
- Jedwab, R., & Storeygard, A. (2020). The average and heterogeneous effects of transportation investments: Evidence from sub-Saharan Africa 1960–2010. *Journal of the European Economic Association*, 18(6), 2824–2860.
- Johnson, G., Scholes, K., & Whittington, R. (2017). *Exploring Strategy: Text and Cases* (11th ed.). Pearson Education.
- Krishna, A., & Shrader, E. (2000). *Cross-cultural measures of social capital: A tool and results from India and Panama*. World Bank.
- Krishna, A. (2022). *Escaping poverty through transport and mobility*. Oxford University Press.
- Lincoln, Y. S., & Guba, E. G. (1985). *Naturalistic Inquiry*. SAGE Publications.
- Litman, T. (2021). *Evaluating transportation economic development impacts*. Victoria Transport Policy Institute.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now?. *Transport Policy*, 20, 105–113.
- Lucas, K., Porter, G., & Tewodros, A. (2022). Digital mobility platforms and rural development in Africa and Asia. *Transport Reviews*.
- MacQueen, K. M., McLellan, E., Metzger, D. S., Kegeles, S., Strauss, R. P., Scotti, R., Blanchard, L., & Trotter, R. T. (2001). What is community? An evidence-based definition for participatory public health. *American Journal of Public Health*, 91(12), 1929–1938.
- Mathie, A., & Cunningham, G. (2003). From clients to citizens: Asset-based Community Development as a strategy for community-driven development. *Development in Practice*, 13(5), 474–486.
- Mintzberg, H., Ahlstrand, B., & Lampel, J. (2005). *Strategy Safari: A Guided Tour Through the Wilds of Strategic Management*. Simon and Schuster.
- OECD. (2016). *Rural Policy Reviews: Linking People and Places*. Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Pojani, D., & Stead, D. (2015). Sustainable urban transport in the developing world: Beyond megacities. *Sustainability*, 7(6), 7784–7805.
- Porter, M. E. (1996). What is strategy? *Harvard Business Review*, 74(6), 61–78.
- Porter, G. (2011). Mobility and transport in the 21st century: Sub-Saharan Africa in context. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1601–1610.
- Porter, M. E. (2014). *Competitive Advantage of Nations: Creating and Sustaining Superior Performance*. Free Press.
- Porter, G. (2014). Transport Services and Their Impact on Poverty and Growth in Rural Sub-Saharan Africa: A Review of Recent Research and Future Research Needs. *Transport Reviews*, 34(1), 25–45.
- Riverson, J. D. N., Gaviria, J., & Thriscutt, S. (1991). *Rural roads in Sub-Saharan Africa: Lessons from World Bank experience*. World Bank Technical Paper, No. 141.
- Roberts, P., & Sykes, H. (2000). *Urban Regeneration: A Handbook*. SAGE Publications.
- Rodrigue, J.-P. (2020). *The Geography of Transport Systems* (5th ed.). Routledge.
- Saragih, B. (2018). Rural Infrastructure Development and Poverty Reduction in Indonesia. *Journal of Indonesian Development Studies*, 1(1), 23–34.
- Schipper, L. (2011). Transport and carbon emissions: Forecasts, options analysis, and evaluation. *Transport Reviews*, 31(1), 57–79.
- Starkey, P., & Hine, J. (2014). *Poverty and sustainable transport: How transport affects poor people with policy implications for poverty reduction*. UN Habitat.
- Teece, D. J., Pisano, G., & Shuen, A. (1997). Dynamic capabilities and strategic management. *Strategic Management Journal*, 18(7), 509–533.
- Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2015). *Economic Development* (12th ed.). Pearson Education.
- van de Walle, D. (2002). Choosing rural road investments to help reduce poverty. *World Development*, 30(4), 575–589.

-
- World Bank. (2009). *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography*. Washington, DC: World Bank.
- World Bank. (2015). *World Development Report 2015: Mind, Society, and Behavior*. World Bank.
- World Bank. (2016). *World Development Report 2016: Digital Dividends*. World Bank Group.
- World Bank. (2019). *Rural transport and agricultural development*. World Bank Report.
- World Bank. (2020). *Transport for Development: A Global Perspective*. World Bank Publications.
- World Bank. (2020). *Infrastructure for development: Unlocking economic opportunities*. World Bank Group.
- World Bank. (2023). *Digital infrastructure for rural connectivity: Global best practices*. World Bank Report.
- Woolcock, M., & Narayan, D. (2000). Social capital: Implications for development theory, research, and policy. *World Bank Research Observer*, 15(2), 225–249.
- Yilmaz, S., & Haynes, K. E. (2021). Digital logistics and rural connectivity. *Journal of Transport Geography*.
- Yin, R. K. (2018). *Case Study Research and Applications: Design and Methods* (6th ed.). SAGE Publications.