

PENGARUH MOBIL ANGKUTAN UNTUK MENINGKATKAN EKONOMI KELUARGA DI KOTA SORONG PROVINSI PAPUA BARAT DAYA

Oleh

Rosana Katelin Lekatompes¹, Jajuk Suprijat², Rinadini Hendrasworo³

^{1,2,3} Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi Dan Bisnis, Universitas Dr.

Soetomo Surabaya

Email: ¹rosanakatlek@gmail.com, ²jajuksuprijati@gmail.com,

³rinaherv1969@gmail.com

Article History:

Received: 09-08-2025

Revised: 27-08-2025

Accepted: 10-09-2025

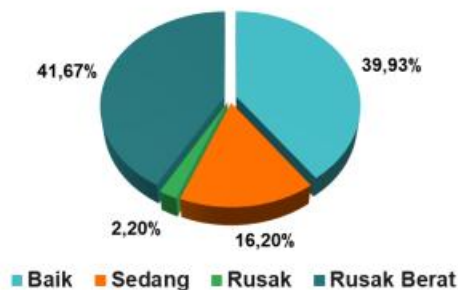
Keywords:

Public Transportation Fares,
Transport Capacity,
Frequency of Transportation
Services, Family Economic
Improvement

Abstract: This study examines how Public Transportation Fares, Transport Capacity, and Frequency of Transportation Services affect the Economic Improvement of families in Southwest Papua. High transportation costs in the region limit income opportunities, prompting the government to provide Special Transportation Mama-Mama Papua for affordable and accessible mobility. Using a quantitative approach with a descriptive and causal research design, data were collected from 63 of 75 users through questionnaires and analyzed via multiple linear regression in SPSS. The results indicate that fares, capacity, and service frequency significantly and positively influence the economic improvement of Southwest Papuan families, both partially and simultaneously

PENDAHULUAN

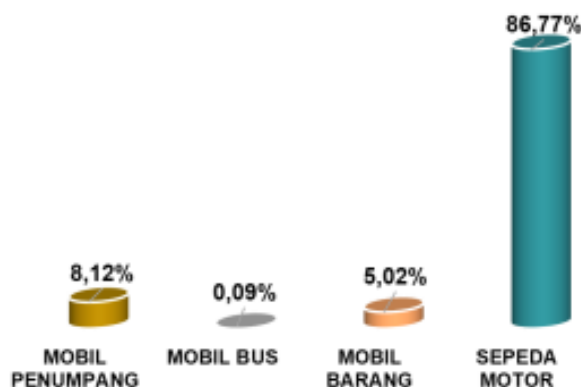
Infrastruktur memiliki peran penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi daerah, khususnya melalui sektor transportasi. Di Papua Barat, kondisi geografis yang menantang menyebabkan distribusi hasil pertanian dan sumber daya alam menghadapi hambatan akibat keterbatasan infrastruktur jalan. Data Dinas Pekerjaan Umum (2024) menunjukkan hampir separuh jalan provinsi ini berada dalam kondisi rusak berat, sehingga mengurangi konektivitas wilayah.



Gambar 1 Persentase Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan, 2024

Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Papua Barat

Jika dilihat berdasarkan kondisi jalan, sebesar 931,82 km (39,93 persen) dalam kondisi baik; 377,92 km (16,20 persen) dalam kondisi sedang; 51,29 km (2,20 persen) dalam kondisi rusak; dan Sebagian besar jalan sebesar 972,37 km (41,67 persen) dalam kondisi rusak berat. Kondisi ini menunjukkan bahwa hampir separuh infrastruktur jalan di Papua Barat masih belum memadai untuk mendukung konektivitas wilayah secara optimal. Hal ini berdampak langsung pada keterbatasan akses masyarakat terhadap pusat ekonomi, layanan publik, serta distribusi hasil pertanian dan sumber daya alam lainnya.



Gambar 2 Persentase Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan Bermotor Provinsi Papua Barat, 2024

Sumber: Badan Pusat Statistik (2024)

Gambar 2 data tahun 2024 menunjukkan sepeda motor mendominasi kendaraan di Papua Barat (86,77%), sementara mobil penumpang, barang, dan bus jumlahnya sangat terbatas. Kondisi ini menandakan minimnya transportasi umum yang terjangkau, sehingga akses masyarakat ke pusat ekonomi masih terbatas, terutama bagi kelompok rentan seperti perempuan, petani, dan pelaku usaha mikro. Mama-mama Papua sebagai pelaku ekonomi informal juga menghadapi tingginya biaya transportasi untuk membawa hasil kebun ke pasar. Menyikapi hal ini, Pemerintah Provinsi Papua Barat Daya melalui Dinas Perhubungan menyediakan delapan unit kendaraan angkutan umum khusus bagi mama-mama Papua di enam wilayah sebagai upaya mendukung aktivitas ekonomi lokal.



Gambar 3 Penyerahan Mobil Angkutan Umum di Papua

Sumber: Inews

Pemerintah Provinsi Papua Barat Daya melalui Dinas Perhubungan menyediakan mobil angkutan khusus bagi Mama-Mama Papua di Kota Sorong sebagai solusi keterbatasan akses transportasi. Armada Isuzu Traga Minibus berkapasitas 10 orang ini beroperasi dua kali sehari secara cuma-cuma, guna mendukung distribusi hasil kebun masyarakat ke Pasar Modern Rufei. Program ini merupakan inovasi sosial untuk menekan biaya logistik, meningkatkan frekuensi perdagangan, serta memperluas akses pasar.

Namun, efektivitas program tidak hanya ditentukan oleh ketersediaan kendaraan, melainkan juga keterjangkauan tarif, kapasitas angkut, dan frekuensi layanan (Bappenas, 2023). Keberlanjutan program perlu dikaji, baik terkait skema subsidi, kecukupan kapasitas, maupun kesesuaian jadwal dengan kebutuhan pedagang lokal. Penelitian Nugroho & Aisyah (2022) menunjukkan bahwa transportasi berbasis komunitas mampu meningkatkan pendapatan rumah tangga hingga 35% dalam satu tahun. Oleh karena itu, penelitian ini menganalisis pengaruh penyediaan mobil angkutan terhadap peningkatan ekonomi keluarga Mama-Mama Papua dengan fokus pada variabel tarif, kapasitas, dan frekuensi operasional.

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan, penelitian ini difokuskan pada tiga permasalahan utama, yaitu sejauh mana tarif, kapasitas angkut, dan frekuensi layanan mobil angkutan berpengaruh terhadap peningkatan ekonomi keluarga di Kota Sorong. Sejalan dengan itu, tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh ketiga aspek tersebut terhadap aktivitas ekonomi rumah tangga, khususnya bagi Mama-Mama Papua sebagai pelaku ekonomi informal.

LANDASAN TEORI

Transportasi Publik

Transportasi publik menurut Pratama dan Aisyah (2020) adalah sistem angkutan umum yang disediakan untuk mendukung mobilitas masyarakat dan aktivitas ekonomi. Efektivitas transportasi publik dapat diukur melalui aksesibilitas, keterjangkauan tarif, kenyamanan, dan ketepatan waktu.

Angkutan Khusus Mama-Mama Papua

Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, angkutan umum berfungsi menyediakan layanan perpindahan orang maupun barang yang aman, cepat, murah, dan nyaman. Dalam konteks Papua, angkutan khusus Mama-Mama Papua hadir untuk memfasilitasi aktivitas ekonomi masyarakat lokal. Indikator keberhasilan layanan ini meliputi trayek layanan, jadwal operasional, biaya transportasi, serta kesesuaian dengan kebutuhan pengguna.

Tarif Mobil Angkutan

Tamin et al. (2019) menjelaskan bahwa tarif adalah biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa transportasi, yang ditetapkan melalui interaksi antara penyedia, pengguna, dan pemerintah sebagai regulator. Penetapan tarif biasanya dipengaruhi oleh kondisi ekonomi masyarakat, biaya operasional kendaraan (seperti bahan bakar dan pemeliharaan), serta ketersediaan sarana dan prasarana pendukung (Kusuma et al., 2020).

Kapasitas Angkut

Menurut Simanjuntak (2019), kapasitas angkut adalah jumlah maksimum penumpang atau barang yang dapat diangkut dalam satu kali perjalanan. Indikator kapasitas mencakup susunan tempat duduk, ruang berdiri, jenis kendaraan, dan muatan maksimum

yang mampu ditampung.

Frekuensi Layanan Transportasi

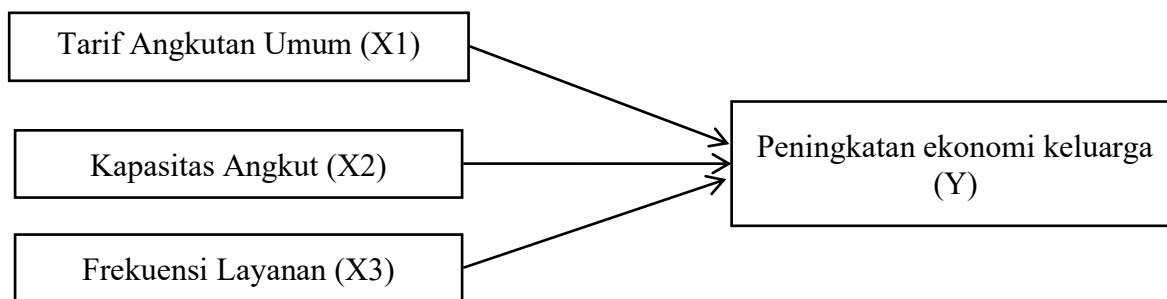
Haq et al. (2020) mendefinisikan frekuensi layanan sebagai jumlah keberangkatan kendaraan dalam periode waktu tertentu. Keberhasilan frekuensi layanan dapat dilihat dari ketepatan jadwal, waktu kedatangan, serta lama waktu tempuh kendaraan.

Peningkatan Ekonomi Keluarga

Novitasari dan Triwilujeng (2021) menyatakan bahwa peningkatan ekonomi keluarga merupakan bertambahnya kesejahteraan rumah tangga melalui peningkatan pendapatan, akumulasi aset, serta akses yang lebih luas terhadap pekerjaan. Oleh karena itu, variabel transportasi seperti tarif, kapasitas, dan frekuensi layanan dapat dihubungkan dengan upaya peningkatan ekonomi keluarga.

Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual adalah ringkasan dari tinjauan pustaka yang dapat menghubungkan dengan garis yang sesuai dengan variabel yang diteliti. Berikut kerangka konseptual pada penelitian yaitu:



Gambar 4 Kerangka Konseptual

Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah yang ada pada bab sebelumnya dan teori - teori yang diuraikan di atas maka dirumuskan Hipotesis dalam penelitian ini adalah:

- H₁: Tarif Angkutan Umum berpengaruh positif dan signifikan terhadap peningkatan ekonomi keluarga
- H₂: Kapasitas angkut berpengaruh positif dan signifikan terhadap peningkatan ekonomi keluarga
- H₃: Frekuensi layanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap peningkatan ekonomi keluarga
- H₄: Tarif Angkutan Umum, Kapasitas Angkut dan Frekuensi layanan berpengaruh secara simultan terhadap peningkatan ekonomi keluarga

METODE PENELITIAN

Pendekatan penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan jenis penelitian deskriptif kuantitatif dan rancangan penelitian kausal untuk menganalisis hubungan sebab-akibat antara variabel bebas (tarif angkutan, kapasitas angkut, dan frekuensi layanan) terhadap variabel terikat (peningkatan ekonomi keluarga). Penelitian dilakukan di Distrik Maladumes, Kota Sorong, Papua Barat Daya pada Mei-Juni 2025 dengan populasi sebanyak 75 mama-mama Papua pengguna mobil angkutan khusus, dan diperoleh sampel 63

responden menggunakan teknik sampling insidental serta perhitungan Slovin. Data yang digunakan berupa data primer dari kuesioner berbasis skala Likert dan observasi, serta data sekunder dari literatur dan instansi terkait. Teknik analisis menggunakan analisis statistik deskriptif dan regresi linear berganda dengan bantuan SPSS, disertai uji validitas, reliabilitas, serta uji asumsi klasik (normalitas, multikolinearitas, dan heteroskedastisitas). Selanjutnya dilakukan uji koefisien korelasi dan determinasi untuk melihat keeratan hubungan antarvariabel, serta pengujian hipotesis menggunakan uji t (parsial) dan uji F (simultan) untuk mengetahui pengaruh signifikan variabel bebas terhadap peningkatan ekonomi keluarga.

Tabel 1 Definisi Operasional Variabel

Variabel	Definisi Operasional	Indikator
Y – Peningkatan Ekonomi Keluarga	Perubahan ke arah lebih baik dalam kondisi finansial rumah tangga akibat kemudahan akses transportasi	- Pendapatan - Kekayaan - Pekerjaan (Novitasari & Triwilujeng, 2021)
X1 – Tarif Angkutan Mobil	Biaya yang dikenakan (atau tidak dikenakan) kepada pengguna layanan mobil angkutan Mama-Mama Papua	- Kondisi ekonomi masyarakat - Biaya pemeliharaan/suku cadang - Harga bahan bakar - Sarana dan prasarana (Kusuma et al., 2020)
X2 – Kapasitas Angkut	Jumlah maksimal orang atau barang yang dapat diangkut dalam satu kali perjalanan mobil angkutan Mama-Mama Papua	- Susunan tempat duduk dalam kendaraan - Ruang berdiri per penumpang - Jenis mobil angkutan (Prasetya & Sri, 2020)
X3 – Frekuensi Layanan	Jumlah keberangkatan mobil angkutan dalam sehari atau seminggu	- Waktu kedatangan - Waktu tempuh - Ketepatan (Haq et al., 2020)

Sumber : Olahan Peneliti, (2025)

HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Uji Validitas dan Reliabilitas

Tabel 2 Hasil Uji Validitas

Variabel	Indikator	<i>r</i> hitung	<i>Sig</i>	Keterangan
Tarif Angkutan Umum (X1)	X1.1	0,930	0,000	Valid
	X1.2	0,891	0,000	Valid
	X1.3	0,839	0,000	Valid
	X1.4	0,858	0,000	Valid
Kapasitas Angkut (X2)	X2.1	0,881	0,000	Valid
	X2.2	0,917	0,000	Valid

Variabel	Indikator	<i>r</i> hitung	<i>Sig</i>	Keterangan
Frekuensi Layanan Transportasi (X3)	X2.3	0,748	0,000	Valid
	X3.1	0,899	0,000	Valid
	X3.2	0,833	0,000	Valid
	X3.3	0,873	0,000	Valid
Peningkatan Ekonomi Keluarga (Y)	Y.1	0,878	0,000	Valid
	Y.2	0,885	0,000	Valid
	Y.3	0,904	0,000	Valid

Sumber: Lampiran 4, data diolah

Tabel 3 Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	<i>Cronbach Alpha</i>	Alpha	Kesimpulan
Tarif Angkutan Umum (X1)	0,902	0,6	Reliabel
Gaya Kepemimpinan (X2)	0,808	0,6	Reliabel
Motivasi Kerja (X3)	0,836	0,6	Reliabel
Kinerja Pegawai (Y)	0,860	0,6	Reliabel

Sumber: Lampiran 5, data diolah

Uji validitas dan reliabilitas dilakukan untuk memastikan kuesioner layak digunakan dalam penelitian. Uji validitas menunjukkan semua indikator variabel memiliki nilai signifikansi $< 0,05$, sehingga seluruh pernyataan dinyatakan valid. Sedangkan uji reliabilitas menunjukkan nilai Cronbach's alpha $> 0,6$ untuk semua variabel, menandakan instrumen penelitian konsisten dan reliabel.

Uji Asumsi Klasik

Uji Normalitas

Tabel 4 Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		63
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	.36465092
Most Extreme Differences	Absolute	.059
	Positive	.047
	Negative	-.059
Test Statistic		.059
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

Sumber: Lampiran 6, data diolah

1. Uji Multikolinearitas

Tabel 5 Hasil Uji Multikolinearitas

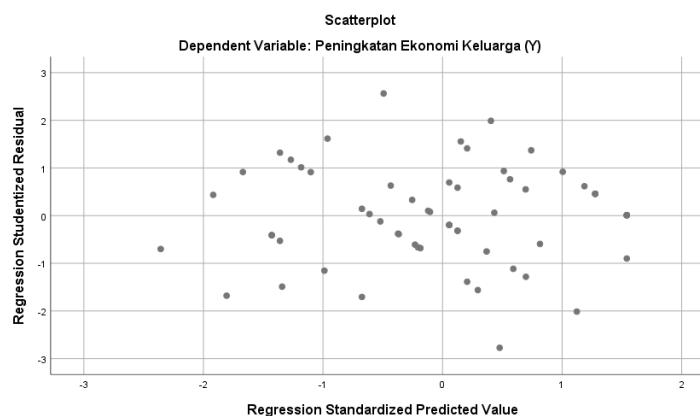
Coefficients^a

Model	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
1.Tarif Angkutan Umum (X1)	.416	2.403
Kapasitas Angkut (X2)	.603	1.659
Frekuensi Layanan Transportasi (X3)	.618	1.618

a. Dependent Variable: Peningkatan Ekonomi Keluarga (Y)

Sumber: Lampiran 6, data diolah

2. Uji Heteroskedastisitas



Gambar 5 Hasil Uji Heteroskedastisitas

Sumber: Lampiran 6, data diolah

Uji normalitas dilakukan menggunakan Kolmogorov-Smirnov dengan tingkat signifikansi 0,05. Hasil pengujian menunjukkan nilai Asymp. Sig. (2-tailed) sebesar 0,200, lebih besar dari 0,05, sehingga data berdistribusi normal. Uji multikolinearitas dilakukan dengan mengevaluasi nilai Tolerance dan Variance Inflation Factor (VIF), di mana seluruh variabel memiliki Tolerance > 0,10 dan VIF < 10, menunjukkan tidak ada multikolinearitas. Selanjutnya, uji heteroskedastisitas menunjukkan bahwa titik-titik data menyebar di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y tanpa pola tertentu, sehingga dapat disimpulkan tidak terjadi heteroskedastisitas dalam model penelitian ini (Ghozali, 2016; Purnomo, 2019).

Analisis Regresi Linier Berganda

Tabel 6 Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		t	Sig.
	B	Std. Error	Beta			
1.(Constant)	.376	.303			1.242	.219
Tarif Angkutan Umum (X1)	.383	.097	.403		3.954	.000
Kapasitas Angkut (X2)	.243	.072	.051		2.596	.023
Frekuensi Layanan Transportasi (X3)	.498	.079	.528		6.302	.000

a. Dependent Variable: Peningkatan Ekonomi Keluarga (Y)

Sumber: Lampiran 7, data diolah

Persamaan regresi $Y = 0,376 + 0,383X_1 + 0,243X_2 + 0,498X_3$ menunjukkan bahwa Tarif, Kapasitas, dan Frekuensi Layanan Transportasi berpengaruh positif terhadap Peningkatan

Ekonomi Keluarga, dengan Frekuensi Layanan memiliki pengaruh terbesar.

Koefisien Korelasi Berganda (R) dan Determinasi Berganda (R²)

Tabel 7 Hasil Korelasi Berganda (R) dan Determinasi Berganda (R²)

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.863 ^a	.744	.731	.37381

a. Predictors: (Constant), Frekuensi Layanan Transportasi (X3), Kapasitas Angkut (X2), Tarif Angkutan Umum (X1)

b. Dependent Variable: Peningkatan Ekonomi Keluarga (Y)

Sumber: Lampiran 7, data diolah

Nilai koefisien korelasi berganda (R) sebesar 0,863 menunjukkan hubungan sangat erat antara variabel bebas (Tarif, Kapasitas, dan Frekuensi Layanan Transportasi) dengan Peningkatan Ekonomi Keluarga. Sedangkan koefisien determinasi (R²) sebesar 0,744 berarti 74,4% peningkatan ekonomi keluarga dapat dijelaskan oleh ketiga variabel tersebut, sedangkan 25,6% dipengaruhi faktor lain di luar model.

Korelasi Parsial

Tabel 8 Koefisien Korelasi Parsial

Variabel	r	r ²
Tarif Angkutan Umum (X1)	0,458	0,260
Kapasitas Angkut (X2)	0,277	0,076
Frekuensi Layanan Transportasi (X3)	0,634	0,415

Sumber: Lampiran 7, diolah

Berdasarkan Tabel 8, variabel Frekuensi Layanan Transportasi (X3) memiliki pengaruh parsial tertinggi terhadap Peningkatan Ekonomi Keluarga dengan nilai koefisien korelasi 0,634 (r² = 41,5%), lebih besar dibandingkan Tarif Angkutan Umum (X1) dan Kapasitas Angkut (X2) yang memiliki pengaruh lebih rendah.

Pengujian Hipotesis

Uji Parsial (Uji t)

Tabel 9 Hasil Uji t

Model	t	Sig
Tarif Angkutan Umum (X1)	3,954	0,000
Kapasitas Angkut (X2)	2,596	0,023
Frekuensi Layanan Transportasi (X3)	6,302	0,000

Sumber: Lampiran 7, diolah

Uji Simultan (Uji F)

Tabel 10 Uji F

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	24.013	3	8.004	57.284	.000 ^b
Residual	8.244	59	.140		
Total	32.257	62			

a. Dependent Variable: Peningkatan Ekonomi Keluarga (Y)

b. Predictors: (Constant), Frekuensi Layanan Transportasi (X3), Kapasitas Angkut (X2), Tarif Angkutan Umum (X1)

Sumber: Lampiran 7, diolah

Uji t dan uji F menunjukkan bahwa Tarif Angkutan Umum (X1), Kapasitas Angkut (X2), dan Frekuensi Layanan Transportasi (X3) berpengaruh signifikan secara parsial maupun simultan terhadap Peningkatan Ekonomi Keluarga (Y).

Pembahasan

Pengaruh Tarif Angkutan Umum terhadap Peningkatan Ekonomi Keluarga

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Tarif Angkutan Umum (X1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Peningkatan Ekonomi Keluarga (Y) dengan nilai probabilitas $0,000 < 0,05$ dan koefisien regresi 0,383, serta nilai korelasi 0,458 (sedang). Artinya, setiap kenaikan 1 satuan tarif meningkatkan Peningkatan Ekonomi Keluarga sebesar 0,383. Hal ini sejalan dengan penelitian Takahashi (2020) yang menyatakan tarif angkutan yang baik meningkatkan efisiensi dan kesejahteraan pengguna transportasi.

Pengaruh Kapasitas Angkut terhadap Peningkatan Ekonomi Keluarga

Kapasitas Angkut (X2) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Peningkatan Ekonomi Keluarga (Y) dengan probabilitas $0,023 < 0,05$ dan koefisien regresi 0,243, serta nilai korelasi 0,277 (rendah). Artinya, setiap kenaikan 1 satuan kapasitas meningkatkan Peningkatan Ekonomi Keluarga sebesar 0,243. Penelitian ini mendukung temuan Kadarisman (2021) yang menyatakan kapasitas angkut yang besar dapat meningkatkan produktivitas masyarakat dan efisiensi distribusi barang.

Pengaruh Frekuensi Layanan Transportasi terhadap Peningkatan Ekonomi Keluarga

Frekuensi Layanan Transportasi (X3) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Peningkatan Ekonomi Keluarga (Y) dengan probabilitas $0,000 < 0,05$ dan koefisien regresi 0,498, serta nilai korelasi 0,634 (kuat). Artinya, setiap kenaikan 1 satuan frekuensi layanan meningkatkan Peningkatan Ekonomi Keluarga sebesar 0,498. Hal ini sejalan dengan penelitian Niswatin & Sishadiyati (2024) yang menyatakan peningkatan frekuensi layanan transportasi berdampak signifikan pada mobilitas dan produktivitas ekonomi masyarakat.

Pengaruh Tarif, Kapasitas, dan Frekuensi Layanan secara Simultan

Hasil uji F menunjukkan signifikansi $0,000 < 0,05$, sehingga Tarif Angkutan Umum, Kapasitas Angkut, dan Frekuensi Layanan Transportasi berpengaruh signifikan secara simultan terhadap Peningkatan Ekonomi Keluarga. Nilai korelasi berganda (R) sebesar 0,863 menunjukkan hubungan positif yang sangat tinggi, yang berarti peningkatan ketiga variabel bebas secara bersamaan meningkatkan Peningkatan Ekonomi Keluarga. Temuan ini konsisten dengan Koconingrahyu & Atik (2025) dan Yuliana & Eva (2019) mengenai pengaruh kombinasi tarif, kapasitas, dan frekuensi layanan terhadap pertumbuhan ekonomi masyarakat.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis, penelitian menunjukkan bahwa Tarif Angkutan Umum, Kapasitas Angkut, dan Frekuensi Layanan Transportasi masing-masing memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap Peningkatan Ekonomi Masyarakat Pengguna Angkutan Khusus Mama-Mama Papua. Selain itu, ketiga variabel tersebut secara simultan juga berpengaruh signifikan terhadap peningkatan ekonomi keluarga. Dengan demikian, seluruh hipotesis penelitian diterima, yang menegaskan pentingnya pengelolaan tarif, kapasitas, dan frekuensi layanan transportasi dalam mendukung pertumbuhan ekonomi masyarakat di

wilayah ini.

Saran

Berdasarkan kesimpulan penelitian, disarankan agar Pemerintah Provinsi Papua Barat Daya memperhatikan beberapa aspek Angkutan Khusus Mama-Mama Papua, yaitu: menetapkan tarif angkutan yang terjangkau melalui subsidi bahan bakar, menambah kapasitas angkut dengan jenis mobil yang lebih luas untuk menampung banyak penumpang, meningkatkan frekuensi layanan transportasi dengan disiplin waktu kedatangan, serta menambah jumlah armada untuk mendukung peningkatan ekonomi keluarga. Selain itu, karena penelitian ini hanya menjelaskan pengaruh variabel Tarif Angkutan Umum, Kapasitas Angkut, dan Frekuensi Layanan Transportasi sebesar 86,3%, maka faktor-faktor lain yang mempengaruhi Peningkatan Ekonomi Keluarga dapat diteliti pada penelitian selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Bappenas. (2023). *Laporan tahunan pembangunan infrastruktur transportasi*. Jakarta: Badan Perencanaan Pembangunan Nasional.
- [2] Badan Pusat Statistik. (2024). *Provinsi Papua Barat dalam angka 2024*. Jakarta: BPS.
- [3] Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Papua Barat. (2024). *Laporan kondisi jalan provinsi Papua Barat 2024*. Sorong: Dinas Pekerjaan Umum.
- [4] Ghozali, I. (2016). *Aplikasi analisis multivariate dengan program SPSS 23* (8th ed.). Semarang: Universitas Diponegoro.
- [5] Kadarisman, A. (2021). *Pengaruh kapasitas angkut terhadap produktivitas ekonomi masyarakat*. Jurnal Transportasi dan Ekonomi, 5(2), 45–58.
- [6] Koconingrahayu, T., & Atik, S. (2025). *Pengaruh tarif dan kapasitas angkutan umum terhadap pertumbuhan ekonomi lokal*. Jurnal Administrasi Publik, 11(1), 12–25.
- [7] Kusuma, D., Prasetyo, H., & Nugroho, A. (2020). *Penetapan tarif transportasi publik berbasis biaya operasional dan ekonomi masyarakat*. Jurnal Transportasi Indonesia, 8(1), 33–47.
- [8] Niswatin, N., & Sishadiyati, L. (2024). *Frekuensi layanan transportasi dan dampaknya terhadap mobilitas ekonomi masyarakat*. Jurnal Studi Transportasi, 9(1), 21–36.
- [9] Novitasari, L., & Triwilujeng, S. (2021). *Peningkatan ekonomi keluarga melalui akses transportasi publik*. Jurnal Ekonomi dan Pembangunan, 12(2), 101–115.
- [10] Purnomo, B. (2019). *Metode penelitian kuantitatif: Uji multikolinearitas dan asumsi klasik*. Yogyakarta: Andi Offset.
- [11] Pratama, R., & Aisyah, N. (2020). *Transportasi publik dan aksesibilitas ekonomi masyarakat*. Jurnal Transportasi dan Mobilitas, 7(3), 15–28.
- [12] Prasetya, E., & Sri, R. (2020). *Kapasitas angkut kendaraan dan efisiensi distribusi barang*. Jurnal Teknik Transportasi, 6(2), 45–59.
- [13] Takahashi, Y. (2020). *Affordable public transport and household welfare: Evidence from rural areas*. Asian Transport Review, 12(4), 55–70.
- [14] Tamin, M., Sari, P., & Lestari, D. (2019). *Penentuan tarif angkutan umum berbasis interaksi penyedia dan masyarakat*. Jurnal Ekonomi Transportasi, 5(2), 67–78.
- [15] Yuliana, F., & Eva, D. (2019). *Pengaruh pelayanan angkutan umum terhadap kesejahteraan masyarakat*. Jurnal Transportasi dan Ekonomi, 10(1), 29–43.