

**ANALISIS PENERIMAAN APLIKASI GO-JEK
BERBASIS ANDROID SEBAGAI SARANA
TRANSPORTASI ONLINE MENGGUNAKAN METODE
TECHNOLOGY ACCEPTANCE MODEL (TAM)**

¹ Achmad Rizky Hardiansyah

² Wiwik Suharso

³ Henny Wahyu Sulisty

Program Studi Teknik Informatika

Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Jember

e-mail : ¹achmadrizkyblest@gmail.com, ²wiwiksuharso@unmuhjember.ac.id, ³hennywahyu@gmail.com

ABSTRAK

Munculnya aplikasi GO-JEK perlu adanya suatu model tingkat penerimaan teknologi aplikasi ini. Salah satu model penerimaan dan penggunaan teknologi informasi adalah Technology Acceptance Model (TAM) yang merupakan penjelasan yang kuat dan sederhana untuk penggunaan teknologi dan perilaku penggunanya (Davis, 1989). Secara garis besar permasalahan untuk penelitian ini adalah Penerimaan kelompok masyarakat jember dan mahasiswa fakultas Teknik Informatika Universitas Muhammadiyah Jember Terhadap aplikasi GO-JEK menggunakan TAM3 di Universitas Muhammadiyah Jember. Pengambilan sampel menggunakan teknik random sampling pada 100 responden yang telah menggunakan aplikasi Gojek. Metode analisis data menggunakan Structural Equation Model (SEM). Dalam penelitian ini diketahui jawaban responden tentang aplikasi Gojek menunjukkan bahwa jawaban terbesar setuju. Setuju disini mengartikan bahwa dengan adanya aplikasi GOJEK berbasis *Android* dapat diterima oleh pengguna meskipun tidak mudah menggunakan aplikasi GOJEK akan tetapi aplikasi GOJEK sangat diperlukan sehingga pengguna terdorong untuk menggunakannya.

Kata kunci : TAM3, GO-JEK

A. PENDAHULUAN

Salah satu aplikasi yang ada pada *android* yang berbasis bisnis jasa transportasi *online* yaitu GO-JEK. GO-JEK merupakan suatu jasa booking ojek melalui aplikasi GO-JEK yang bisa *download* melalui *Smartphone Android*. GO-JEK memiliki bagian menu yang sangat berguna bagi pengguna GO-JEK seperti “*go-ride*”, “*go-send*”, “*go-mart*”, “*go-food*”, “*go-box*”, “*goclean*”, “*go-glam*”, “*go-massage*”, “*go-busway*”, dan “*go-tix*” (www.go-jek.com, 2018). Berdasarkan data di *Play Store Android*, bahwa aplikasi GO-JEK telah diunduh oleh pengguna 10 juta kali dan 1,329,690 jumlah komentar pengguna aplikasi GO-JEK. Dari beberapa komentar pengguna aplikasi GO-JEK ada yang menyatakan komentar positif dan negatif, menurut komentar Lola Belinda “ketika saya ingin memesan *Go-box* sedikit mengalami kesulitan dalam mencari lokasi *destination* tidak dapat ditemukan dan setiap mengetik “tuts” ketikan selau menghilang ,sudah saya *uninstall* dua kali akan tetapi masih sama saja. ingin mengirim barang ke cirebon tetapi tidak bisa menemukan *destination*nya dan selalu kembali ke lokasi penjemputan. Padahal setiap hari saya memakai *Go-car* belum pernah ada rmasalah. untuk *Go-food*, *Go-send* masih berjalan dengan baik. Kebetulan saya memesan *Go-box* yang bermasalah ” . Sedangkan menurut paramita damayanti “*Easy to use and very nice service. GPS update nicely so trackable. But why recently the Map is not accurate in showing driver location?*”

Berdasarkan data awal pada aplikasi GO-JEK maka, penulis akan menganalisis aplikasi GO-JEK tersebut, dengan menggunakan metode *Technology Acceptance Model*. Untuk menganalisis dan memahami faktor-faktor yang mempengaruhi diterimanya penggunaan GO-JEK. dan sejauh mana aplikasi GO-JEK memandu pengguna GO-JEK dan kelangsungan pengembangan aplikasi GO-JEK kedepan.

Penelitian yang berkaitan dengan judul ojek *online* menggunakan metode TAM sebelumnya juga pernah dilakukan oleh beberapa peneliti, salah satunya yaitu (Mustofa Abdul karim,2017) yang berjudul pengaruh penerimaan sistem pembayaran GO-PAY menggunakan TAM (*Technology Acceptance Model*) terhadap intensitas penggunaan layanan GOJEK. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah inovasi fintech yang dikembangkan Gojek dapat diterima oleh konsumen dan berdampak positif pada penggunaan layanan gojek. Berdasarkan hasil dari penelitian, didapati bahwa dua variabel pertama Usefulness dan Ease of Use berpengaruh signifikan terhadap penerimaan teknologi Gopay. Melihat penelitian diatas dengan membuktikan tujuan penelitian menggunakan metode TAM, maka penelitian ini menggunakan metode TAM sangat mendukung.

Dengan hasil analisa tersebut dapat dilakukan evaluasi untuk meningkatkan kebermanfaatan teknologi yang diterapkan. Salah satu model yang dapat digunakan untuk melakukan analisa ini adalah *Technology Acceptance Model* (TAM 3). Model ini diperkenalkan oleh Davis tahun 1986 dan telah mengalami banyak perkembangan hingga saat ini. Penelitian ini menggunakan model TAM 3 karena TAM 3 merupakan teori sistem informasi tentang bagaimana pengguna mau menerima dan menggunakan teknologi yang telah disempurnakan oleh Venkatesh dan Davis, (2000). Menurut kerangka TAM 3, kebermanfaatan teknologi yang digunakan dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu persepsi kegunaan (*perceived usefulness*) sikap terhadap penggunaan, persepsi kemudahan penggunaan (*perceived ease of use*), (*Behavior Intention*) niat perilaku, dan (*Use Behavior*) perilaku pengguna.

B. KAJIAN PUSTAKA

Technology Acceptance Model (TAM) merupakan salah satu model yang dibangun untuk menganalisis dan memahami faktor-faktor yang mempengaruhi diterimanya pengguna teknologi komputer yang diperkenalkan pertama kali oleh Fred Davis pada tahun 1986. TAM merupakan hasil pengembangan dari *Theory of Reasoned Action* (TRA), yang lebih dahulu dikembangkan oleh Fishbein dan Ajzen 1980.

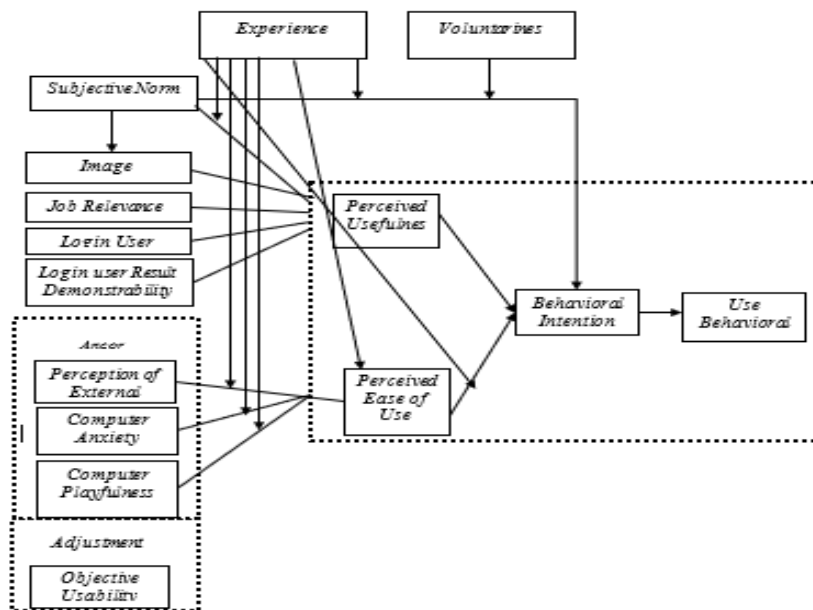
TAM bertujuan untuk menjelaskan dan memperkirakan penerimaan (*acceptance*) pengguna terhadap suatu sistem informasi. TAM menyediakan suatu basis teoritis untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan terhadap suatu teknologi dalam suatu organisasi. TAM menjelaskan hubungan sebab akibat antara keyakinan (akan manfaat suatu sistem informasi dan kemudahan penggunaannya) dan perilaku, tujuan/keperluan, dan penggunaan aktual dari pengguna/user suatu sistem informasi. TAM merupakan salah satu jenis teori yang menggunakan pendekatan teori perilaku (*behavioral theory*) yang banyak digunakan untuk mengkaji proses adopsi teknologi informasi. Bagaimanapun yang namanya model yang bagus itu tidak hanya memprediksi, namun idealnya juga harus bisa menjelaskan. Sepertinya dengan menggunakan model TAM dan indikatornya memang sudah teruji dapat mengukur penerimaan teknologi. Berbagai penelitian dilakukan untuk mempelajari proses integrasi teknologi semenjak tahun 1970-an. Beberapa model telah dibangun untuk menganalisis dan memahami faktor-faktor yang mempengaruhi diterimanya penggunaan teknologi komputer,

diantaranya yang tercatat dalam berbagai literatur dan referensi hasil riset bidang teknologi informasi, seperti *Theory of Reasoned Action (TRA)*, *Theory of Planned*

Behavior (TPB), dan *Technology Acceptance Model (TAM)*. Model TAM yang dikembangkan oleh Fred D. Davis (1989) merupakan salah satu model yang paling banyak digunakan dalam penelitian TI karena model ini lebih sederhana dan mudah diterapkan (Iqbaria, 1995). Model TAM diadopsi dari model *Theory of Reasoned Action (TRA)*, yaitu teori tindakan beralasan yang dikembangkan oleh Fishbein dan Ajzen (1975). TAM3 berpendapat tiga hubungan yang tidak diuji secara empiris di Venkatesh (2000) dan Venkatesh dan Davis (2004). Bahwa pengalaman akan moderat hubungan antar

1. dirasakan kemudahan penggunaan dan manfaat yang dirasakan
2. kecemasan komputer dan persepsi kemudahan penggunaan
3. dirasakan kemudahan penggunaan dan niat perilaku.

Seiring perkembangan waktu, model TAM telah banyak mengalami modifikasi. Venkatesh dan Davis 1996 telah menyatakan eliminasi variabel sikap terhadap penggunaan (*attitude toward using*) pada bentuk original TAM. Serta menurut (Hartono & Jogiyanto, 2009) konstruk sikap terhadap penggunaan ini tidak dimasukkan sebab tidak mempunyai pengaruh signifikan terhadap niat perilaku. Dengan demikian menggunakan TAM 3 maka akan mampu menjelaskan mengapa aplikasi GO-JEK bisa diterima atau tidak oleh pengguna.

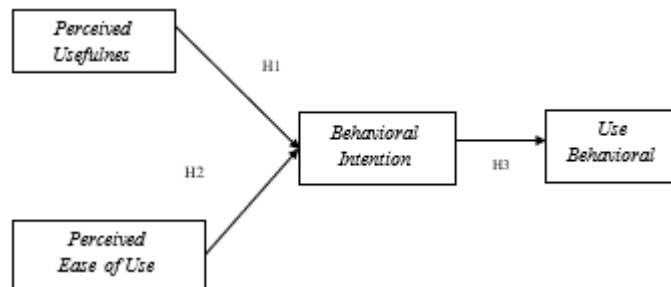


TAM merupakan salah satu pemberi kontribusi teori yang penting untuk memahami penerimaan dan penggunaan sistem informasi. Keterangan diagram TAM 3 adalah;

1. *Perceived Usefulness*: merupakan persepsi pengguna terhadap manfaat dimana kemanfaatannya dirasakan oleh pengguna.
2. *Perceived ease of use*: merupakan persepsi pengguna terhadap kemudahan penggunaan (*ease of use*), kemudahan bermakna tanpa kesulitan atau tidak perlu bekerja keras. Persepsi mengenai kemudahan merujuk pada keyakinan

individu bahwa system IT yang digunakan tidak merepotkan dan tidak membutuhkan usaha yang besar saat digunakan (Ramadhani, 2007)

3. *Subjective norm*: persepsi kebanyakan orang tentang apakah dia harus atau tidak harus melakukan perilaku tersebut.
 4. *Image*: Tingkat dimana penggunaan suatu inovasi dianggap untuk meningkatkan status seseorang dalam sistem sosial seseorang.
 5. *Job relevance* : apakah pekerjaan yang dilakukan sudah sesuai.
 6. *Output quality*: Tingkat dimana individu percaya bahwa sistem melakukan atau tugas nya pekerjaannya dengan baik.
 7. *Result demonstrability*: *Tangibility* dari hasil menggunakan inovasi.
 8. *Computer self-efficacy*: Tingkat dimana suatu keyakinan individu bahwa ia memiliki kemampuan untuk melakukan tugas tertentu/ pekerjaan menggunakan computer.
 9. *Perception of external control*: Definisi kondisi memfasilitasi: *See the definition of facilitating conditions*.
 10. *Computer anxiety*: Tingkat ketakutan individu, atau bahkan takut, ketika dia dihadapkan dengan kemungkinan menggunakan komputer.
 11. *Computer playfulness*: Tingkat spontanitas kognitif dalam interaksi mikro komputer.
 12. *Perceived enjoyment*: Sejah mana aktivitas menggunakan sistem tertentu yang dianggap menyenangkan pada diri sendiri, selain dari setiap konsekuensi kinerja yang disebabkan dari penggunaan sistem.
 13. *Objective usability*: Perbandingan sistem berdasarkan tingkat sebenarnya (bukan persepsi) dari usaha yang dibutuhkan untuk menyelesaikan tugas-tugas tertentu.
 14. *Voluntariness*: Sejah mana pengadopsi potensial melihat keputusan adopsi menjadi non-wajib. Sikap: perasaan positif atau negatif individu tentang melakukan perilaku sasaran (misalnya, menggunakan sistem).
 15. *Experience*: intensitas penggunaan SI yang sudah cukup lama.
- Penelitian ini menggunakan model kerangka TAM 3 sebagai penelitian



dasar sebuah model sebagai kerangka pemikiran teoritis dalam lingkungan penggunaan sistem aplikasi GO-JEK. Berdasarkan uraian sebelumnya, maka kerangka penelitian yang menggambarkan hubungan antar konstruk yang akan diuji sebagai berikut.

Variabel penelitian merupakan sesuatu yang menjadi fokus perhatian atau pusat yang memberikan pengaruh dan mempunyai nilai (Tia Mutiara). Sedangkan, menurut Kerlinger variabel penelitian adalah konstruk atau

sifat yang akan dipelajari yang memiliki nilai yang bervariasi. (Kerlinger, 2010). Pengertian beberapa konstruk dalam pemodelan teori diantaranya:

1. Konstruk eksogen (*exogenous constructs*), dikenal juga sebagai *sourcevariables* atau *independent variables* yang akan diprediksi oleh variabel yang lain dalam model. Konstruk eksogen adalah konstruk yang dituju oleh garis dengan satu ujung panah.
2. Konstruk endogen (*endogen constructs*), yang merupakan faktor-faktor yang diprediksi oleh satu atau beberapa konstruk. Konstruk endogen dapat memprediksi satu atau beberapa konstruk endogen lainnya, konstruk eksogen hanya dapat berhubungan kausal dengan konstruk endogen.

Definisi operasional dari masing-masing konstruk penelitian yang digunakan sebagai berikut :

1. Konstruk Persepsi Kemudahan Penggunaan (*Ease of Use Perceived*)
Dalam Davis (1989) disebutkan bahwa “*ease*” artinya “*freedom from difficulty or great effort*”. Selanjutnya “*ease to use perceived*” didefinisikan “*the degree to which a person believes that using a particular system would be free of effort*”. Jika diaplikasikan untuk sistem aplikasi GO-JEK, maka maksudnya pengguna meyakini kalau sistem aplikasi GO-JEK tersebut mudah dalam penggunaannya sehingga tidak memerlukan usaha keras dan akan terbebas dari kesulitan. Hal ini mencakup kemudahan penggunaan sistem informasi sesuai dengan keinginan penggunanya. Hasil penelitian Davis (1989) menunjukkan jika persepsi kemudahan dapat menjelaskan alasan pengguna untuk menggunakan sistem dan dapat menjelaskan kalau sistem yang baru dapat diterima oleh pengguna.
2. Konstruk Persepsi Kebermanfaatan (*Usefulness Perceived*)
Dalam Davis (1989) disebutkan bahwa “*the degree to which a person believes that using a particular system would enhance his or her job performance.*” Hal ini dimaksudkan bahwa pengguna percaya bahwa dengan menggunakan sistem aplikasi GO-JEK tersebut akan meningkatkan kinerjanya. Hal ini menggambarkan manfaat sistem dari penggunanya yang berkaitan dengan berbagai aspek. Jadi dalam persepsi kebermanfaatan ini membentuk suatu kepercayaan untuk pengambilan keputusan apakah jadi menggunakan sistem aplikasi GO-JEK atau tidak. Asumsinya jika pengguna mempercayai kalau sistem tersebut berguna maka tentu akan menggunakannya, tetapi sebaliknya jika tidak percaya kalau berguna maka jawabannya pasti tidak akan menggunakannya.
3. Konstruk Perilaku Terhadap Penggunaan (*Behavioral Intention*)
Behavioral intention didefinisikan sebagai ukuran kekuatan niat seseorang untuk melakukan perilaku tertentu. Dalam konsep dasar model-model user acceptance yang telah dikembangkan, behavioral intention menjadi konstruk perantara dari persepsi atas penggunaan teknologi informasi dan actual use (use behavior). Peran behavioral intention sebagai prediktor use behavior telah diterima secara luas dalam berbagai model user acceptance (Venkatesh et al., 2003).

Behavioral Intention merupakan perilaku pengguna terhadap penggunaan sistem aplikasi GO-JEK yang berbentuk penerimaan ataupun penolakan. Jadi dalam konteks sikap ini, pengguna akan menunjukkan sikapnya apakah ia menerima ataupun menolak terhadap sistem aplikasi GO-JEK tersebut.

4. Konstruk Perilaku Pengguna Sesungguhnya (*Use Behavior*)

Use Behavior adalah kondisi nyata penggunaan sistem (Davis,1989). Seseorang akan puas menggunakan sistem jika mereka meyakini bahwa sistem tersebut mudah digunakan dan akan meningkatkan produktifitas mereka, yang tercermin dari kondisi nyata penggunaan (Tangke, 2008). Berdasarkan uraian tersebut model dapat disimpulkan bahwa tahap ini akan tercermin penggunaan nyata dari penggunaan aplikasi GO-JEK.

C. HIPOTESIS

Bedasarkan kerangka penelitian tentang hubungan antara konstruk-konstruk yang terdiri dari konstruk PU, PEOU, BI, dan UB maka rumusan hipotesis dalam penelitian ini adalah.

Tabel 1 Hipotesis

Hipotesis	Keterangan
H1	<i>Perceived Usefulness</i> berpengaruh signifikan terhadap <i>Behavior Intention</i>
H2	<i>Perceived Ease Of Use</i> berpengaruh signifikan terhadap <i>Behavior Intention</i>
H3	<i>Behavior Intention</i> berpengaruh signifikan terhadap <i>Use Behavioural</i> .

D. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah penelitian Uji Pengaruh yang menggunakan data kuantitatif. Dikatakan demikian karena penelitian ini menggunakan *Structural Equation Modeling* (SEM) dengan bantuan AMOS yang secara otomatis akan mengeluarkan besar pengaruh tiap variabel, signifikansi dan pengaruh secara keseluruhan dari variabel.

E. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Uji Validitas

Hasil uji konstruk variabel *Task Characteristics*, *Technology Characteristics*, *Task Technology Fit*, dan *Performance Impact*.

Tabel 2 Uji Validitas

Indikator dan Variabel			Loading Factor	C.R	P
PU1	<---	PU	0,709	6,630	***
PU2	<---	PEOU	0,772	7,190	***
PU4	<---	BI	0,758	7,064	***
BI1	<---	PU	0,678		
BI2	<---	PU	0,693	5,981	***
BI3	<---	PU	0,739	6,304	***
UB1	<---	PU	0,655		

UB2	<---	PU	0,735	5,976	***
UB3	<---	PU	0,828	6,365	***
PU3	<---	PEOU	0,731		
PEOU3	<---	PEOU	0,631	5,273	***
PEOU4	<---	PEOU	0,702		
PEOU2	<---	BI	0,723	5,817	***
PEOU5	<---	BI	0,528	4,516	***
PEOU1	<---	BI	0,650	5,398	***

Dalam menentukan hasil uji validitas dapat dilihat berdasarkan nilai *loading factor* $\geq 0,5$ atau memiliki nilai *Critical Ratio* (C.R) ≥ 2 .

Tabel 2 menjelaskan bahwa seluruh indikator memiliki nilai *loading factor* dan nilai *Critical Ratio* yang sesuai dengan ketentuan. Sehingga seluruh indikator dikatakan valid. Berdasarkan analisis dengan CFA (*Confirmatory Factor Analysis*) maka konstruk eksogen terbukti valid dan model memenuhi kriteria sehingga dapat memenuhi analisis selanjutnya.

2. Uji Reliabilitas

Selanjutnya dilakukan uji reliabilitas indikator-indikator dalam mengkonstruksi variabel laten yang diwakilinya dengan metode *construct reliability*. Formula *construct reliability* adalah:

$$\text{Construct reliability} = \frac{(\sum \text{standardized loading})^2}{(\sum \text{standardized loading})^2 + \sum \epsilon_j}$$

Hasil uji reliabilitas terhadap kemampuan indikator-indikator dalam mengkonstruksi variabel laten dapat dilihat dari nilai *construct reliability* (Lampiran 6) dijelaskan pada Tabel 3 berikut.

No.	Variabel	Koefisien Alpha	Keterangan
1.	<i>Perceived usefulness</i>	0,831	Reliabel
2.	<i>Perceived Ease of Use</i>	0,776	Reliabel
3.	<i>Behaviour intention</i>	0,746	Reliabel
4.	<i>Use behavioral</i>	0,785	Reliabel

Sumber: Lampiran 5

Tabel 3 Rekapitulasi Hasil Uji Reliabilitas

3. Hasil Pemodelan SEM (*Structural Equation Modeling*)

1. Evaluasi Asumsi Structural Equation Modelling (SEM)

Evaluasi asumsi SEM ini dibedakan atas 3 macam, yaitu: ukuran sampel, uji *outliers*, dan uji normalitas.

a. Ukuran Sampel

Dalam pemodelan SEM ukuran sampel yang harus dipenuhi ada dua macam, yaitu pertama, antara 100-200 sampel (Hair *et al.*, 1998), atau kedua, menggunakan perbandingan 30 observasi untuk

setiap *estimated* parameter. Jumlah sampel sebanyak 765 mahasiswa fakultas Teknik Informatika Universitas Muhammadiyah Jember dan 300 kelompok masyarakat Jember maka sampel dalam penelitian ini sudah memenuhi asumsi tentang jumlah sampel.

b. Hasil Uji Outlier

Uji *outlier* merupakan penelusuran data yang ekstrim yang berbeda dengan pengamatan data lainnya, baik untuk sebuah variabel tunggal ataupun variabel-variabel kombinasi. *Outliers* adalah observasi yang muncul dengan nilai-nilai ekstrim baik secara univariat maupun secara multivariat yaitu muncul karena kombinasi karakteristik unik yang dimiliki dan terlihat sangat jauh berbeda dari observasi-observasi lainnya. Apabila terjadi *outliers* dapat dilakukan perlakuan khusus pada *outlier*-nya asal diketahui bagaimana munculnya *outliers* tersebut. Deteksi terhadap *multivariate outlier* dilakukan dengan memperhatikan nilai *Mahalanobis distance*. Kriteria yang digunakan adalah berdasarkan nilai *Chi Squares* pada derajat kebebasan (*degree of freedom*) sebesar jumlah variabel indikator pada tingkat signifikansi $p < 0,05$ (Ghozali, 2008).

Hasil uji *outliers* pada penelitian (Lampiran 6) nampak pada *Malahanobis distance* atau *Mahalanobis d-squared*. Untuk menghitung nilai *Malahanobis distance* berdasarkan nilai *Chi squares* pada derajat bebas 185 (jumlah variabel indikator) pada tingkat $p < 0,05$ ($\chi^2_{0,05}$) adalah sebesar 43,772 (berdasarkan Tabel distribusi χ^2). Jadi data yang memiliki jarak *Mahalanobis distance* lebih besar dari 43,772 adalah *multivariate outlier*. Hasil uji *outlier* pada Lampiran 7 menunjukkan bahwa tidak ada satupun kasus yang memiliki nilai *Malahanobis distance* lebih besar dari 43,772 maka dapat disimpulkan tidak ada *multivariate outlier* dalam data penelitian.

c. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk mengukur kenormalan data secara univariat maupun multivariat. Pengujian asumsi normalitas dilakukan dengan menghitung statistik-z untuk *skewness* dan kurtosis data, yaitu dilihat dari *Critical Ratio (CR)* dalam *assessment of normality*. Pada $\alpha = 5,00$, jika nilai CR berada nilai *critical ratio* antara -2,58 sampai dengan 2,58 data tersebut berdistribusi normal, secara univariat atau multivariat (Ghozali, 2008). Data variabel-variabel penelitian, seluruhnya memiliki nilai *critical ratio* di antara -2,58 sampai +2,58. Ini membuktikan tidak terjadi pelanggaran asumsi normalitas SEM pada input data penelitian ini.

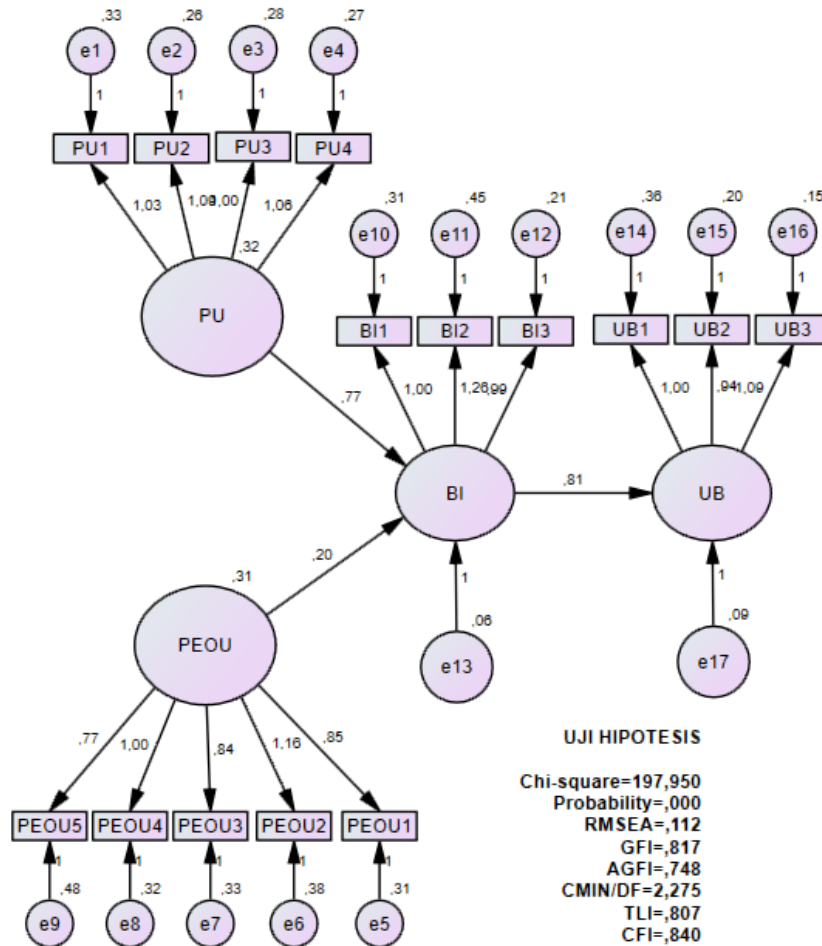
2. Hasil Structural Equation Modelling (SEM)

a. Uji Model

Berdasarkan cara penentuan nilai dalam model, maka variabel pengujian model pertama ini dikelompokkan menjadi variabel eksogen (*exogenous variable*) dan variabel endogen (*endogenous variable*). Variabel eksogen adalah variabel yang nilainya ditentukan di luar model. Variabel endogen adalah variabel yang nilainya

ditentukan melalui persamaan atau dari model hubungan yang dibentuk, termasuk dalam kelompok variabel eksogen dan variabel endogen.

Model dikatakan baik bilamana pengembangan model hipotesis secara teoritis didukung oleh data empirik.



Gambar 3 Model SEM

Hasil uji konstruk model awal disajikan pada Gambar 4.3 dievaluasi berdasarkan *goodness of fit indices*, kriteria model serta nilai kritisnya yang memiliki kesesuaian data dapat dilihat pada Tabel 4.9 berikut.

<i>Goodness of fit Indices</i>	<i>Cut value</i>	<i>off</i>	Hasil Model	Keterangan
<i>Chi Square</i>	Diharapkan kecil		197,950	<i>Poorl Fit</i>
<i>Significane Probality</i>	$\geq 0,05$		0,000	<i>Poor Fit</i>
CMIN/DF	$\leq 3,00$		2,275	<i>Good Fit</i>
<i>Goodness of fit Indices</i>	<i>Cut value</i>	<i>off</i>	Hasil Model	Keterangan
RMSEA	$\leq 0,08$		0,112	<i>Marginal Fit</i>
GFI	$0 \leq \text{GFI} \leq 1$		0,817	<i>Good Fit</i>
AGFI	$\geq 0,90$		0,748	<i>Marginal Fit</i>
TLI	$\geq 0,95$		0,807	<i>Marginal Fit</i>
CFI	$\geq 0,95$		0,840	<i>Marginal Fit</i>

Sumber : Lampiran 4

Tabel 5 Evaluasi Kriteria Goodness of Fit Indices

Hasil dari pengujian dapat dilihat bahwa nilai *significane probality* menunjukkan angka = 0,000 dan nilai *Chi Square* = 197,950 yang masih terlalu besar karena nilai *Chi Square* diharapkan lebih kecil dari nilai *significane probality*. Adapun yang mengalami peningkatan dari kondisi awal namun masih dibawah nilai yang disyaratkan RMSEA= 0,112 \geq 0,08, AGFI = 0,748 \leq 0,90, TLI = 0,807 \leq 0,95, CFI = 0,840 \leq 0,95. Namun ada juga nilai dari batas kritis yang telah memenuhi standar nilai dari persyaratan yang ditetapkan yaitu CMIN/DF = 2,275 \leq 3,00 dan GFI = 0,717 \leq 1.

Berdasarkan tabel 4.9 diatas maka dapat dilihat bahwa nilai *Chi Square* dan *Significane Probality* menunjukkan hasil *poor fit* (kurang baik), namun nilai *Chi Square* sangat sensitif terhadap besarnya sampel dan indikator. Oleh karena itu, maka dianjurkan untuk mengabaikannya dan melihat kriteria *Goodness of fit Index* lainnya (Ghozali, 2008). Dengan acuan kriteria lainnya terlihat nilai RMSEA, AGFI, TLI, dan CFI yang *marginal fit*, sedangkan nilai CMIN/DF dan GFI telah memenuhi syarat *good fit*. Menurut (Samuel, 2007) jika ada satu atau lebih parameter yang telah fit maka model dikatakan fit.

Pengujian Hipotesis

Berdasarkan model empirik yang diajukan dalam penelitian ini dapat dilakukan pengujian terhadap hipotesis yang diajukan melalui pengujian koefisien jalur pada model persamaan struktural. Tabel 4.9 menyajikan

hasil uji hipotesis dengan melihat nilai *p value*. Jika nilai *p value* lebih kecil dari 0,05 maka hubungan antar variabel signifikan.

Setelah diketahui bahwa model dalam analisis ini telah fit maka analisis selanjutnya adalah mengetahui tingkat hubungan dan signifikansi atau kebermaknaan hubungan antar variabel yang ada dalam penelitian ini. Hasil pengujian dengan program AMOS memberikan hasil model persamaan struktural yang menunjukkan adanya hubungan antar variabel eksogen dan endogen.

Setelah diketahui gambaran hubungan antara variabel-variabel penelitian ini maka selanjutnya akan dipaparkan hasil pengujian hipotesis. Apabila probabilitas < 0,05 maka pengaruh variabel eksogen terhadap variabel endogen terbukti signifikan. Apabila probabilitas > 0,05 maka pengaruh variabel eksogen terhadap variabel endogen terbukti tidak signifikan. Sebaliknya, dalam hal ini akan disajikan nilai koefisien jalur antar variabel berikut signifikansi hasil uji hipotesis pada Tabel 4.10, sebagai berikut:

Variabel	Koefisien	CR	Probabilitas	Tingkat signifikansi	Hasil Pengujian
BI ← PEOU	0,202	2,316	0,21	0,05	Tidak Signifikan
BI ← PU	0,767	5,664	***	0,01	Signifikan
UB ← BI	0,811	4,973	***	0,01	Signifikan

Tabel 6 Nilai Koefisien Jalur dan Pengujian Hipotesis

Tabel 6 menjelaskan bahwa semua variabel signifikan dengan ditandai *** pada probabilitas. Signifikan artinya meyakinkan, dalam penelitian mengandung arti bahwa hipotesis yang telah terbukti pada sampel dapat diberlakukan pada populasi. Apabila tidak signifikan berarti kesimpulan pada sampel tidak berlaku pada populasi. Tingkat signifikansi pertama dilihat dari nilai koefisien yang harus memenuhi syarat ketentuan yaitu $\geq 0,6$ dan tingkat signifikansi kedua yaitu 1% (0,01) dan 5% (0,05) artinya apabila nilai C.R semakin tinggi yaitu >2 maka semakin signifikan atau semakin kecil dalam mengambil keputusan untuk menolak hipotesis yang benar dan sebaliknya apabila nilai C.R semakin rendah yaitu <2 maka semakin besar dalam mengambil keputusan untuk menolak hipotesis yang benar (Ghozali,2005). Sehingga apabila nilai C.R >2 maka tingkat signifikansi 1% dan sebaliknya apabila nilai C.R < 2 maka tingkat signifikansi 5%.

Apabila hasil olah data menunjukkan nilai yang memenuhi syarat tersebut, maka hipotesis penelitian yang diajukan dapat diterima. Secara rinci pengujian hipotesis penelitian akan dibahas secara bertahap sesuai dengan hipotesis yang telah diajukan. Pada penelitian ini diajukan tiga hipotesis yang selanjutnya pembahasannya dilakukan sebagai berikut :

1. Uji Hipotesis Pertama

Hipotesis pertama penelitian ini menyatakan bahwa *Perceived Ease of Use* berpengaruh tidak signifikan positif terhadap *behaviour intention*. Berdasarkan Tabel 6 diketahui bahwa nilai probabilitas > 0,05 yaitu 0,21

maka, terbukti tidak signifikan. Hasil ini menolak hipotesis pertama pada penelitian ini yang menyatakan nilai pengaruh *Perceived Ease of Use* bernilai signifikan positif sehingga berlawanan dengan pernyataan hipotesis pertama. Hasil ini dikarenakan tidak mudah dalam memahami aplikasi GO-JEK bagi pengguna.

2. Uji Hipotesis Kedua

Hipotesis kedua penelitian ini menyatakan bahwa *perceived usefulness* berpengaruh signifikan positif terhadap *behaviour intention*. Berdasarkan Tabel 6 diketahui bahwa nilai koefisien jalur antara *perceived usefulness* adalah sebesar 0,767 dengan nilai C.R 5,664 lebih dari nilai kritis yang disyaratkan sebesar 2. Hasil ini menerima hipotesis kedua pada penelitian ini yang menyatakan nilai pengaruh *perceived usefulness* bernilai positif dan signifikan. Hasil penelitian tentang *perceived usefulness* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *behaviour intention* dirasa bahwa manfaat yang didapat sama dengan digunakannya GO-JEK oleh pengguna karena diri sendiri.

3. Uji Hipotesis Ketiga

Hipotesis ketiga penelitian ini menyatakan bahwa BI berpengaruh signifikan positif terhadap UB. Berdasarkan Tabel 6 diketahui bahwa nilai koefisien jalur antara BI adalah sebesar 0,811 dengan nilai C.R 4,973 lebih dari nilai kritis yang disyaratkan sebesar 2. Hasil ini menerima hipotesis ketiga pada penelitian ini yang menyatakan BI berpengaruh positif dan signifikan terhadap UB pengguna.

Faktor yang paling berpengaruh terhadap kemudahan atau kebermanfaatan aplikasi GO-JEK berbasis *android* adalah faktor kebermanfaatan (PU), yaitu dengan memiliki nilai koefisien 0,767 lebih besar dari nilai koefisien kemudahan (PEOU). Hal ini menyatakan bahwa kebermanfaatan yang di berikan oleh aplikasi GO-JEK dapat diterima oleh pengguna dibandingkan dengan kemudahan yang diberikan oleh aplikasi GO-JEK.

Jalur nilai koefisien yang terbesar adalah *Behaviour Intention* (BI) berhubungan dengan *Use Behavioural* (UB) yang memiliki nilai koefisien 0,811 dibandingkan dengan jalur nilai koefisien lainnya.

Berdasarkan hasil yang ada maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis terbukti hanya hipotesis kedua dan hipotesis ketiga. Hal ini menyatakan bahwa aplikasi GO-JEK meskipun tidak mudah pengguna menggunakan aplikasi GOJEK akan tetapi aplikasi GO-JEK memberikan manfaat yang sangat diperlukan bagi pengguna sehingga terdorong untuk menggunakannya aplikasi GO-JEK.

b. Pengaruh Antar Variabel Penelitian

Rangkuman hasil pengujian hipotesis disajikan dalam Tabel 7, diketahui bahwa semua hipotesis dalam penelitian ini, ada 2 hipotesis yang terbukti/diterima.

No.	Keterangan	Hipotesis	Hasil Pengujian
1.	<i>Perceived Ease of Use</i> berpengaruh terhadap <i>behaviour intention</i>	Hipotesis 1	Tidak terbukti/ditolak
2	<i>Perceived usefulness</i> berpengaruh terhadap <i>behaviour intention</i>	Hipotesis 2	Terbukti/diterima
3	<i>Behaviour intention</i> berpengaruh terhadap <i>use behaviour</i>	Hipotesis 3	Terbukti/diterima

Tabel 7 Rangkuman Hasil Pengujian Hipotesis

F. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data maka dapat disimpulkan sebagai berikut.

1. Penilaian responden berdasarkan kuesioner terhadap aplikasi GO-JEK menunjukkan bahwa dari seluruh variabel sebagian besar responden menjawab setuju. Setuju disini mengartikan bahwa responden menerima aplikasi GO-JEK.
2. *Perceived Usefulness* (PU) memiliki pengaruh signifikan positif terhadap *behaviour intention*. Hal ini dikarenakan bahwa pengguna merasakan kebermanfaatan pada aplikasi GO-JEK sehingga pengguna menunjukkan sikap menerima terhadap aplikasi GO-JEK. Sedangkan *Perceived Ease of Use* (PEOU) *tidak* berpengaruh signifikan positif terhadap *behaviour intention*. Hal ini dikarenakan bahwa pengguna merasakan kesulitan dalam menggunakan aplikasi GO-JEK sehingga pengguna menunjukkan sikap tidak menerima terhadap aplikasi GO-JEK.
3. Pengaruh langsung *Behaviour Intention* (BI) terhadap *Use Behaviour* (UB) dilihat berdasarkan nilai koefisien dari variabel. Nilai koefisien paling besar yaitu *Behaviour Intention* (BI) berhubungan dengan *Use Behavior* (UB) jika dibandingkan dengan koefisien jalur variabel yang lainnya. Hal ini menunjukkan bahwa *Behaviour Intention* (BI) berhubungan dengan (UB) memiliki pengaruh lebih besar, yang artinya dalam kondisi nyata pengguna menerima aplikasi GO-JEK dengan penggunaan dalam sehari-hari.
4. Penelitian ini menunjukkan bahwa faktor yang paling berpengaruh antara penerimaan dan kebermanfaatan pada aplikasi GO-JEK yaitu kebermanfaatan, dikarenakan memiliki nilai koefisien paling besar dari pada kemudahan. Hal ini menunjukkan bahwa pengguna merasakan kebermanfaatan aplikasi GO-JEK daripada kemudahan yang diberikan aplikasi GO-JEK.
5. Penemuan dari penelitian ini menyatakan bahwa dengan manfaat yang diberikan oleh aplikasi GO-JEK dapat diterima oleh pengguna sehingga

pengguna terdorong untuk menggunakannya meskipun pengguna tidak mudah dalam menggunakan aplikasi GO-JEK.

Saran

Saran yang dapat diajukan antara lain:

1. Proses pengumpulan data dengan kuisisioner dapat dimanfaatkan oleh Perusahaan GO-JEK pada khususnya dan juga Perusahaan Ojek *Online* lain pada umumnya yang ingin mengevaluasi aplikasi ojek *online* berdasarkan persepsi pengguna.
2. Proses pengumpulan data dengan kuisisioner dalam penelitian ini dilakukan hanya kepada mahasiswa fakultas Teknik Informatika Universitas Muhammadiyah Jember dan kelompok masyarakat Jember. Untuk penelitian selanjutnya, sebaiknya responden diambil dari latar belakang yang tidak memiliki *background* IT seperti masyarakat umum.
3. Metode yang digunakan dalam penelitian ini, dapat digunakan dalam terapan di dalam proses dan domain yang lain. Sehingga dapat menjadi sebuah hasil penelitian yang baru.

G. DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2011). *Prosedur Penelitian*. Rhineka Cipta.
- Budiaji, W. (2013). Skala pengukuran dan jumlah respon Skala Likert. *Ilmu Pertanian dan Perikanan*, 2.
- Dewantari, E. J. (2017, Agustus 06). *Kemelut Persaingan Antara Transportasi Online dan Transportasi Konvensional*. Diambil kembali dari ellen-jelita-dewantari-ff17.web.unair.ac.id: <http://www.ellen-jelita-dewantari-ff17.web.unair.ac.id/index.html>
- Djaali. (2008). *Psikologi Pendidikan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Ferdinand. (2009). *Structural Equation Model dalam Penelitian Manajemen*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Ghozali, I. (2008). *Structural Equation Modeling*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Hartono, & Jogiyanto. (2009). *Sistem Informasi Keperilakuan Jilid 2*. Yogyakarta: Andi.
- Ibisa. (2010). *Evaluasi Paket Sistem Aplikasi*. Yogyakarta: C.V ANDI OFFSET.
- Jogiyanto. (2009). *Analisis dan Desain Sistem Informasi*. Yogyakarta: Andi.
- Kerlinger, F. N. (2010). *Asas Asas Penelitian Behavioral*. Jakarta: Gajah Mada University.
- Nazir, M. (t.thn.). *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Pramana, H. W. (2008). *Aplikasi Penjualan Berbasis Access(97/2000/XP)*. Jakarta: PT. Elex Media.
- Riduwan. (2010). *Skala Pengukuran Variabel-variabel Penelitian*. Jakarta: Alfa Beta.
- Salim, P. S. (2008). *Kamus bahasa Indonesia kontemporer*. Jakarta: Modern English Press.
- Sarwono, J. (2017). *Structural Equation Modeling (SEM)*. Salemba Empat.
- Singarimbun, M. (2010). *METODE PENELITIAN SURVAI jilid 2*. Yogyakarta: LP3ES.

- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta: CV. AlfaBeta.
- Sugiyono. (2014). *Statistika untuk Penelitian*. Jakarta: CV. AlfaBeta.
- Sutarman. (2009). *Pengantar Teknologi Informasi*. Jakarta: Rhineka Cipta.
- Tangke, N. (2008). Analisa Penerimaan Penerapan Teknik Audit Berbantuan Komputer (TABK) dengan Menggunakan Technology Acceptance Model (TAM) pada Badan Pemeriksaan Keuangan (BPK) RI. *doi.org*.
- www.go-jek.com. (2018, Maret 16). *About GO-JEK*. Diambil kembali dari go-jek: <http://www.go-jek.com>.
- www.openhandsetalliance.com. (2018, Maret 16). *Android*. Diambil kembali dari openhandsetalliance: <http://www.openhandsetalliance.com>.