

ANALISIS PENERIMAAN APLIKASI TAKSI *ONLINE* (GO-CAR) DENGAN MENGGUNAKAN METODE *TECHNOLOGY ACCEPTANCE MODEL* (TAM)

Ananda Rafly Dwiky Putra¹, Taufiq Timur W²

Program Studi Teknik Informatika, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Jember

¹anandarafly309@gmail.com, ²taufiqtimur@unmuhjember.ac.id

Abstrak

Munculnya aplikasi taksi *online* Go-Car perlu adanya suatu model tingkat penerimaan teknologi aplikasi. 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 umum di Kota Jember Terhadap aplikasi taksi *online* Go-Car dengan menggunakan *Technology Acceptance Model* (TAM) di Universitas Muhammadiyah Jember. Pengambilan sampel menggunakan teknik *random sampling* pada 100 responden yang telah menggunakan aplikasi taksi *online* Go-Car. Metode analisis data menggunakan SPSS. Dalam penelitian ini diketahui jawaban responden tentang aplikasi taksi *online* Go-Car menunjukkan bahwa jawaban terbesar setuju. Setuju disini mengartikan bahwa dengan adanya aplikasi taksi *online* Go-Car dapat diterima oleh pengguna meskipun tidak mudah menggunakan aplikasi taksi *online* Go-Car akan tetapi aplikasi taksi *online* Go-Car sangat diperlukan untuk sarana transportasi sehingga pengguna terdorong untuk menggunakannya.

Kata kunci : *Technology Acceptance Model* (TAM), SPSS, Taksi *Online* Go-Car.

1.1. Latar Belakang

Taksi merupakan salah satu angkutan umum yang cukup berbeda dibandingkan dengan angkutan umum lainnya. Perbedaan tersebut meliputi rute yang tergantung pada permintaan penumpang, kenyamanan yang relative baik, waktu tempuh yang lebih cepat, dan fleksibilitas disemua tempat. Dalam perkembangannya, taksi banyak mengalami perubahan dari segi operasional dan investasi. Adapun fenomena baru yang terjadi pada angkutan umum ini yaitu fenomena taksi berbasis *online*, yang pemesanannya melalui aplikasi taksi *online* seperti (Go-Car) dalam memasarkan jasanya kepada para konsumen. Berbeda pada taksi konvensional biasanya, taksi berbasis aplikasi ini menggunakan mobil pribadi sebagai alat transportasinya. Aplikasi taksi *online* ini menawarkan lebih banyak kemudahan dibandingkan taksi konvensional, seperti kemudahan dalam pembayaran dan juga relatif lebih murah dibandingkan dengan biaya taksi konvensional. Dalam menggunakan aplikasi ini, para

pengguna taksi tidak perlu lagi mencari taksi konvensional di pinggir jalan. Pelanggan bisa mendapatkan layanan taksi *online* sesuai dengan kebutuhannya, dengan mengakses aplikasi (Go-Car) melalui *smartphone*. Kemudian *driver* yang menerima pesanan akan menjemput pengguna jasa tersebut kelokasi yang di tentukannya pada saat memesan layanan taksi *online*.

Berdasarkan uraian di atas pada aplikasi taksi *online* (Go-Car) maka, penulis akan menganalisis penerimaan aplikasi taksi *online* (Go-Car) di kota Jember, dengan menggunakan metode *Technology Acceptance Model* (TAM). Teori ini menjelaskan bagaimana penerimaan individu terhadap penggunaan teknologi. Teori ini menjelaskan bagaimana reaksi pengguna ketika dihadapkan dengan sebuah teknologi baru yang digunakan dalam sebuah organisasi, tentang bagaimana dan kapan mereka menerimanya. Prinsip *Technology Acceptance Model* (TAM) yang untuk menilai kinerja suatu aplikasi didasarkan pada variable

Reliability (Keandalan), *Flexibility* (Keluwesasan), *Security* (Keamanan), *Easy to use* (Kemudahan penggunaan), *Privacy* (Kebebasan Pribadi), *Accesbility* (aksesibilitas). Aplikasi taksi *online* (Go-Car) dapat dikatakan baik apabila memiliki penilaian yang baik yang didasarkan pada variabel (TAM) tersebut. Melalui teori *Technology Acceptance Model* dengan prinsip *reability*, *flexibility*, *security*, *easy to use*, *Privacy*, dan *Accesbility* dapat memahami bahwa reaksi dan persepsi penggunaan teknologi dapat mempengaruhi sikapnya dalam penerimaan penggunaan teknologi.

Model penerimaan teknologi *Technology Acceptance Model* berdasarkan model *Theory of Reasoned Action* (TRA) berkaitan erat dengan penerimaan dan penggunaan teknologi dengan minat perilaku penggunaan (BI). *Technology Acceptance Model* menambahkan dua konstruk utama kedalam model *Theory of Reasoned Action*. Dua konstruk utama ini adalah persepsi manfaat (*perceived usefulness*) dan persepsi kemudahan penggunaan (*perceived ease of use*) persepsi kemudahan penggunaan (PEOU) mengacu pada sejauh mana konsumen percaya bahwa usaha tidak akan diperlukan untuk penggunaan sistem. Persepsi Manfaat (PU) didefinisikan sebagai : "probabilitas subjektif dari calon pengguna bahwa dalam menggunakan sistem baru akan meningkatkan produktivitas dan kinerjanya" niat perilaku memiliki arti tingkat dimana sikap individu memutuskan secara sadar untuk melakukan atau tidak lakukan aktivitas tertentu dimasa yang akan datang (Davis, 1989).

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah tertera di atas, maka dapat dirumuskan pokok permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana mengetahui penerimaan aplikasi taksi *online* (Go-Car) di kota jember menggunakan metode *Technology Acceptance Model* (TAM)?
2. Apakah terdapat pengaruh prinsip *Reliability* (Keandalan), *Flexibility* (Keluwesasan), *Security* (Keamanan), *Easy to use* (Kemudahan Penggunaan), *Privacy* (Kebebasan Pribadi), dan *Accesbility* (aksesibilitas) pada aplikasi

(Go-Car) terhadap penerimaan aplikasi taksi *online* (Go-Car) di kota Jember.

1.3. Batasan Masalah

Adapun ruang lingkup batasan masalah yang dapat didefinisikan adalah:

1. Pengambilan data dilakukan dengan melakukan penyebaran kuesioner kepada pengguna taksi *online* (Go-Car) yaitu masyarakat umum di daerah kota jember.
2. Menggunakan SPSS dalam proses analisa statistik.

1.4. Tujuan Penelitian

Berkaitan dengan masalah di atas tujuannya sebagai berikut:

1. Menganalisis penerimaan aplikasi taksi *online* (Go-Car) di kota jember menggunakan metode *Technology Acceptance Model* (TAM).
2. Untuk mengetahui faktor *Reliability* (Keandalan), *Flexibility* (Keluwesasan), *Security* (Keamanan), *Easy to use* (Kemudahan penggunaan), *Privacy* (Kebebasan Pribadi), dan *Accesbility* (aksesibilitas) terhadap penerimaan aplikasi taksi *online* (Go-Car).

1.5. Manfaat Penelitian

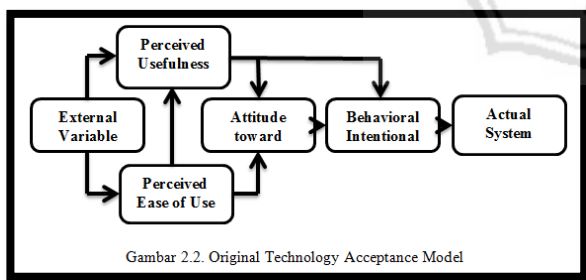
Adapun manfaat penelitian sebagai berikut:

1. Diharapkan dari hasil penelitian dapat memberikan masukan bagi pihak Gojek Indonesia terutama pada aplikasi taksi *online* (Go-Car) dalam hal efektifitas dan efisiensi dalam menggunakan aplikasi, sehingga menarik antusias para pengguna taksi *online* untuk terus menggunakannya.
2. Menambah wawasan penulis tentang pentingnya faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan aplikasi taksi *online* Go-Car dan hasil penelitian ini dapat menambah ilmu pengetahuan tentang faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan aplikasi taksi *online* Go-Car.

Model Penerimaan Teknologi Informasi

Peneliti memilih Model Penerimaan Teknologi sebagai dasar teoritis karena memiliki kemampuan yang kuat untuk menjelaskan pemakaian teknologi. Model Penerimaan Teknologi secara luas diterapkan dalam berbagai riset

penggunaan sistim informasi Pengalaman membuktikan Model Penerimaan Teknologi adalah salah satu model yang memiliki tingkat kebenaran yang tinggi (*high validity*). Model Penerimaan Teknologi dikembangkan oleh Davis untuk menjelaskan perilaku pemakaian komputer (Davis et.all.,1989), yang diperoleh dari *Theory Reasoned Action* (TRA). Dimana TRA meramalkan penerimaan pemakai berdasarkan pengaruh dua faktor: yaitu “Persepsi Manfaat Dirasakan” dan “Persepsi Mudah Penggunaan” Secara umum TAM berbeda dengan TRA dimana TAM menggantikan sikap sebagai faktor penentu TRA, yang diperoleh secara terpisah untuk masing-masing perilaku, dengan dua variabel kepercayaan, yaitu “Persepsi Manfaat Dirasakan” dan “Persepsi Mudah Penggunaan” (Igbaria et.all., (1995)). Persepsi Manfaat Dirasakan adalah hubungan pemakai yang menggunakan suatu sistem aplikasi spesifik yang akan meningkatkan kinerja pekerjaannya dalam suatu konteks organisasi. persepsi Mudah Penggunaan adalah suatu tingkatan dimana calon pemakai mengharapkan target dari sistem yang bebas dari usaha (Davis, et.all., 1989). Persepsi Mudah Penggunaan juga diasumsikan mempengaruhi Persepsi Manfaat Dirasakan. Model Penerimaan Teknologi dapat dilihat dalam Gambar 2.2. Sumber : Davis, 1989

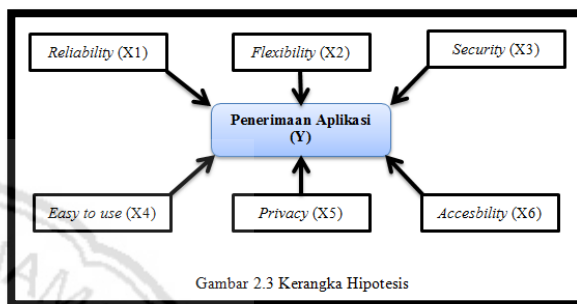


Gambar 2.2. Original Technology Acceptance Model

Kerangka konsep Penelitian Dan Hipotesis

Dimasa ini masyarakat diberikan berbagai alternatif pilihan teknologi sebagai alat bantu, salah satunya pada sistem informasi dalam pada bidang pengiriman barang. Penggunaan sistem informasi yang dikembangkan tentunya harus memuat prinsip *Technology Acceptance Model* (TAM) selain untuk meningkatkan kinerja juga dapat digunakan untuk mengubah perilaku masyarakat untuk lebih percaya kepada pemerintah dalam mengelola sistem perpajakan. Kepercayaan masyarakat terhadap

pengelolaan sistem perpajakan akan menimbulkan kesadaran pajak untuk lebih patuh menjalankan kewajibannya dalam membayar pajak. Prinsip *Technology Acceptance Model* (TAM) yang diharapkan dapat meningkatkan perilaku kepercayaan dan kepatuhan wajib pajak pada sistem Aplikasi taksi *online* (Go-Car) meliputi *Reliability* (Keandalan), *Flexibility* (Keluwesan), *Security* (Keamanan), *Easy to use* (Kemudahan penggunaan), *Privacy* (Kebebasan Pribadi) *Accesbility* (aksesibilitas) (Lupioadi, 2001: 148).



Gambar 2.3 Kerangka Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian. Dikatakan sementara, karena jawaban yang diberikan baru berdasarkan pada teori yang relevan, belum berdasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data (Sugiyono,2005;70). Berdasarkan konsep penelitian yang ada, maka hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini :

- H1 : Terdapat pengaruh variabel *Reliability* (Keandalan) terhadap penerimaan aplikasi taksi *online* (Go-Car).
- H2 : Terdapat pengaruh variabel *Flexibility* (Keluwesan) terhadap penerimaan aplikasi taksi *online* (Go-Car).
- H3 : Terdapat pengaruh variabel *Security* (Keamanan) terhadap penerimaan aplikasi taksi *online* (Go-Car).
- H4 : Terdapat pengaruh variabel *Easy to use* (Kemudahan penggunaan) terhadap penerimaan aplikasi taksi *online* (Go-Car).
- H5 : Terdapat pengaruh variabel *Privacy* (Kebebasan Pribadi) terhadap penerimaan aplikasi taksi *online* (Go-Car).
- H6 : Terdapat pengaruh variabel *Accesbility* (aksesibilitas) terhadap penerimaan aplikasi taksi *online* (Go-Car).

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian dan Karakteristik Responden

Responden penelitian adalah masyarakat umum Kabupaten Jember. Setelah melalui proses tabulasi maka dapat diketahui bahwa ukuran sampel sebanyak 100 orang responden. Responden yang diambil disesuaikan dengan kriteria sampel yang telah ditetapkan sebelumnya. Prosedur pengumpulan data melalui kuesioner. Penelitian ini juga menggunakan metode survei observasi dan wawancara terhadap masyarakat umum Kabupaten Jember guna memperoleh informasi yang mendukung pelaksanaan penelitian. Pembahasan mengenai kriteria dan identitas responden yang menjadi sampel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

A. Jenis Kelamin

Pengelompokan responden berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada Tabel 4.1 di bawah ini.

Tabel 4.1 Karakteristik responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah Orang
1.	Laki-laki	64
2.	Perempuan	36
Jumlah		100

B. Umur Responden

Pengelompokan Umur dari responden sangat bervariasi, oleh sebab itu untuk memperoleh hasil penelitian kuesioner yang baik maka peneliti mengelompokkan menjadi empat kategori. Penyajian data umur responden secara lengkap dapat dilihat pada table 4.2 :

Tabel 4.2. Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

No	Umur / Usia	Jumlah Orang
1.	17-20	14
2.	21-24	65
3.	25-28	4
4.	29-32	9
5.	33-36	8
Jumlah		100

C. Asal Kota Responden

Pengelompokan responden berdasarkan asal kota Jember dan Luar kota Jember yang menggunakan aplikasi taksi *online* Go-Car dapat dilihat pada Tabel 4.1 di bawah ini.

Tabel 4.3 Karakteristik responden Berdasarkan Asal Kota

No	Asal Kota	Jumlah Orang
1.	Kota Jember	90
2.	Luar Kota Jember	10
Jumlah		100

D. Pekerjaan Responden

Pengelompokan Pekerjaan dari responden, hasil penelitian kuesioner yang baik maka peneliti mengelompokkan menjadi enam kategori. Penyajian data Pekerjaan responden secara lengkap dapat dilihat pada Tabel 4.4.

Tabel 4.4. Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan

No	Pekerjaan	Jumlah Orang
1.	Pelajar	2
2.	Mahasiswa	52
3.	PNS	6
4.	Karyawan	17
5.	Wiraswasta	16
6.	Belum Bekerja	7
Jumlah		100

Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk melihat valid tidaknya masing-masing instrumen dalam variabel *reliability* (keandalan), *flexibility* (keluwesan), *security* (keamanan), *easy to use* (kemudahan penggunaan), *privacy* (pribadi), *accessibility* (aksebilitas) dan Penerimaan aplikasi. Nilai kritik dari pengujian ini adalah 0,195 dengan DF= n-1 taraf signifikan 0,05 (5%). Instrumen dikatakan valid jika angka koefisien korelasi yang diperoleh lebih besar dari nilai kritik r. Adapun hasil uji validitas pada pengujian ini untuk masing-masing variable adalah sebagai berikut:

Tabel 4.5 Hasil Uji Validitas

Keretangan	Item	Koefisien Korelasi	R Tabel	Keterangan
Hasil uji Validitas	X1.1	0,421	0,195	Valid
	X1.2	0,557	0,195	Valid
	X2.1	0,564	0,195	Valid
	X2.2	0,588	0,195	Valid
	X2.3	0,602	0,195	Valid
	X3.1	0,566	0,195	Valid
	X3.2	0,582	0,195	Valid
	X4.1	0,405	0,195	Valid
	X4.2	0,487	0,195	Valid
	X4.3	0,475	0,195	Valid
	X5.1	0,614	0,195	Valid
	X5.2	0,445	0,195	Valid
	X6.1	0,576	0,195	Valid
	X6.2	0,545	0,195	Valid
	Y1.1	0,905	0,195	Valid
	Y1.2	0,929	0,195	Valid

Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah indeks yang menunjukkan sejauh mana alat ukur dapat dipercaya atau diandalkan. Untuk melihat reabel atau tidak, dilakukan dengan melihat koefisien reliabilitas (*coefisient of reliability*). Nilai koefisien tersebut berkisar antara 0 hingga 1. Semakin mendekati 1 menunjukkan makin reliabel. Ukuran yang dipakai untuk semakin reliabel bilamana *Cronbach's Alpha* diatas 0,6. Adapun hasil uji reliabilitas dapat dilihat pada Tabel 4.6 di bawah:

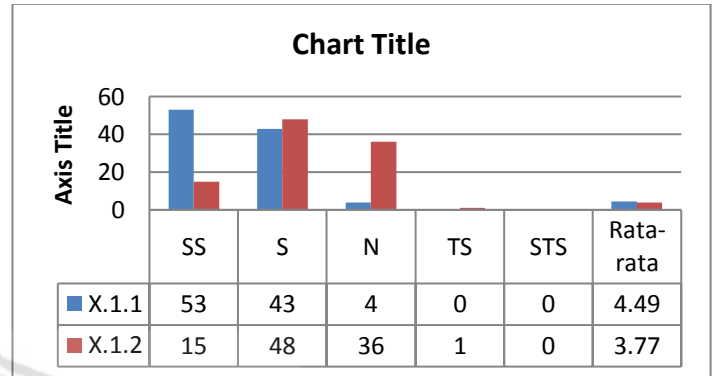
Tabel 4.6 Hasil Uji Reliabilitas

Item	Koefisien Reliabilitas	Hasil Uji
Reliability (Keandalan)	0,927	Reliabel
Flexibility (Keluwesanan)	0,854	Reliabel
Security (Keamanan)	0,892	Reliabel
Ease to use (Kemudahan Penggunaan)	0,771	Reliabel
Privacy (Pribadi)	0,864	Reliabel
Accesbility (Aksesibilitas)	0,898	Reliabel
Penerimaan Aplikasi	0.940	Reliabel

1. Reliability (Keandalan) (X1)

Tanggapan responden mengenai variable *Reliability* (Keandalan) dapat diketahui melalui dua indikator, yang secara lengkap dapat disajikan pada Tabel 4.1 berikut:

Tabel 4.1 Diskripsi Jawaban Responden Mengenai Variabel *Reliability* (Keandalan) (X1)



Keterangan :

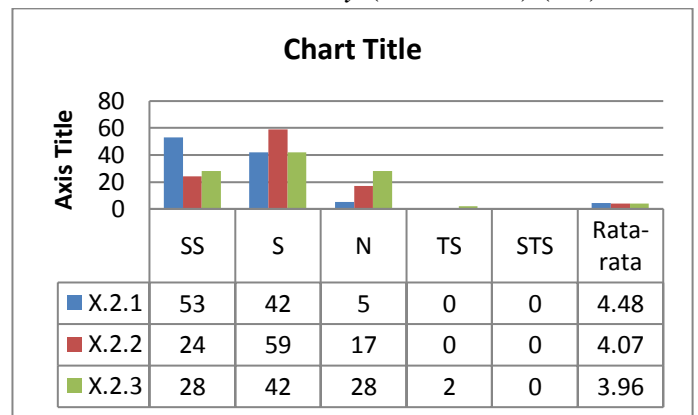
X.1.1 = Ketika pengguna mempunyai masalah dengan aplikasi, pihak penyedia aplikasi siap membantu memberikan solusi.

X.1.2 = Aplikasi taksi *online* (Go-Car) memiliki stabilitas dan kehandalan dalam melayani konsumen.

2. Flexibility (Keluwesanan) (X2)

Adapun tanggapan responden mengenai variabel *Flexibility* (Keluwesanan) dapat diketahui melalui tiga indikator, yang secara lengkap dapat disajikan pada Tabel 4.2 berikut:

Tabel 4.2 Diskripsi Jawaban Responden Mengenai Variabel *Flexibility* (Keluwesanan) (X2)



Keterangan :

X.2.1 = Aplikasi taksi *online* (Go-Car) mudah di *update* ketika terjadi pembaruan.

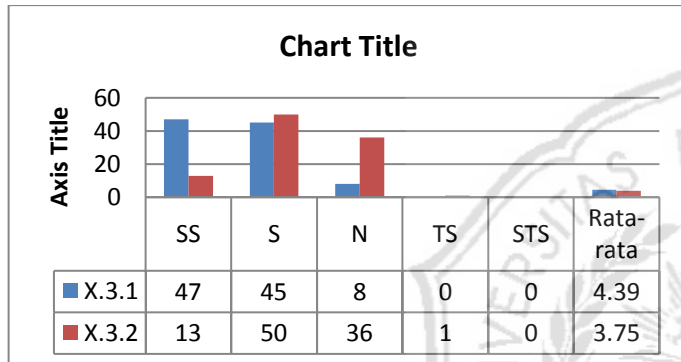
X.2.2 = Aplikasi taksi *online* (Go-Car) selalu melakukan penambahan fitur yang tepat dalam aplikasi.

X.2.3 = Aplikasi (Go-Car) dapat dengan mudah mengikuti perkembangan teknologi dan permintaan konsumen dalam pelayanannya.

3. Security (Keamanan) (X3)

Tanggapan responden mengenai variabel *Security* (Keamanan) dapat diketahui melalui dua indikator, yang secara lengkap dapat disajikan pada Tabel 4.3 berikut:

Tabel 4.3 Diskripsi Jawaban Responden Mengenai Variabel *Security* (Keamanan) (X3)



Keterangan :

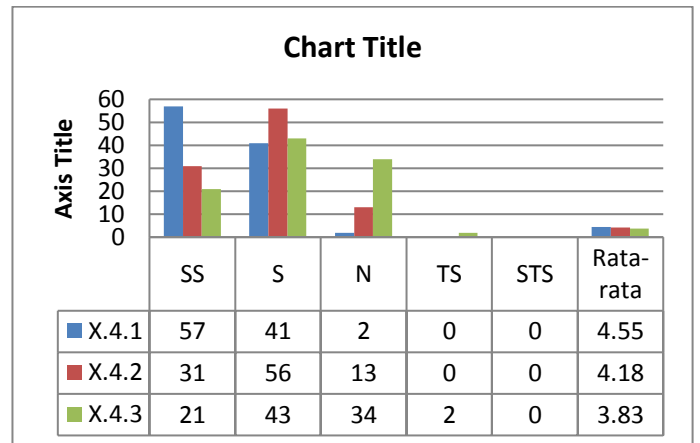
X.3.1 = Aplikasi (Go-Car) menyediakan fasilitas *login password* yang terjamin keamanannya sehingga tidak mudah di hack atau dibajak.

X.3.2 = Jarang sekali terjadi kerusakan maupun kehilangan data dalam transaksi pada aplikasi taksi *online* (Go-Car).

4. Easy to use (Kemudahan penggunaan) (X4)

Tanggapan responden mengenai variabel *Easy to use* (Kemudahan penggunaan) dapat diketahui melalui tiga indikator, yang masing-masing dapat diuraikan pada Tabel 4.4 berikut:

Tabel 4.4 Diskripsi Jawaban Responden Mengenai Variabel *Easy to use* (Kemudahan Penggunaan) (X4)



Keterangan :

X.4.1 = Aplikasi taksi *online* (Go-Car) Memiliki keunggulan teknologi yang mudah dalam menggunakannya.

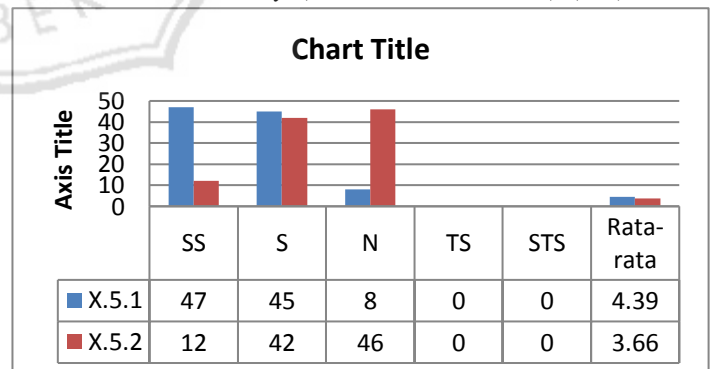
X.4.2 = Fitur yang ditampilkan dalam aplikasi taksi *online* (Go-Car) menampilkan informasi dengan sangat jelas dan mudah dimengerti.

X.4.3 = Bahasa yang digunakan pada aplikasi (Go-Car) mudah di mengerti.

5. Privacy (Kebebasan Pribadi) (X5)

Tanggapan responden mengenai variabel *Privacy* (Kebebasan Pribadi) dapat diketahui melalui dua indikator, yang masing-masing dapat diuraikan pada Tabel 4.5 berikut:

Tabel 4.5 Diskripsi Jawaban Responden Mengenai Variabel *Privacy* (Kebebasan Pribadi) (X5)



Keterangan :

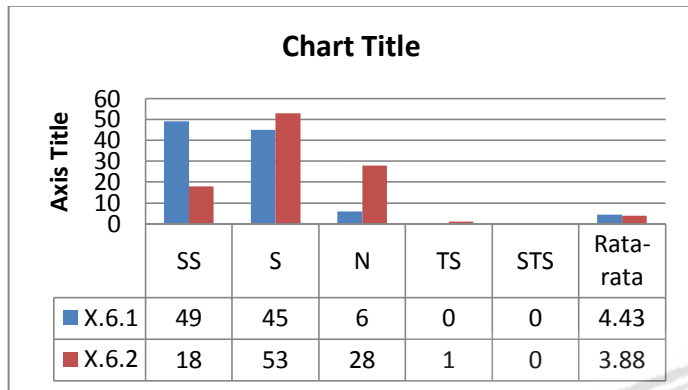
X.5.1 = Aplikasi (Go-Car) sangat menjaga kerahasiaan dari akun yang terdaftar sehingga memberikan jaminan kenyamanan pada saat transaksi.

X.5.2 = Aplikasi taksi *online* (Go-Car) dapat merekam semua penggunaan aplikasi oleh operator dengan baik saat melakukan transaksi secara rahasia.

6. Accesbility (Aksebilas) (X6)

Tanggapan responden mengenai variabel *Accesbility* (Aksebilas) dapat diketahui melalui dua indikator, yang masing-masing dapat diuraikan pada Tabel 4.6 berikut:

Tabel 4.6 Diskripsi Jawaban Responden Mengenai Variabel *Accesbility* (Aksebilas) (X6)



Keterangan :

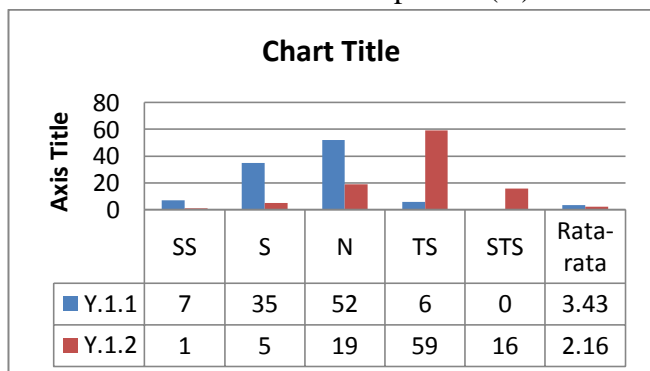
X.6.1 = Aplikasi taksi *online* (Go-Car) memiliki aksebilas jaringan yang sangat luas sehingga mudah untuk di gunakan.

X.6.2 = Kecepatan transaksi aplikasi taksi *online* (Go-Car) terhadap akses dalam pembayaran transaksi pengguna sangat baik.

7. Penerimaan Aplikasi (Y)

Tanggapan responden mengenai variabel Penerimaan Aplikasi dapat diketahui melalui dua indikator, yang masing-masing dapat diuraikan pada Tabel 4.7 berikut:

Tabel 4.7 Diskripsi Jawaban Responden Mengenai Variabel Penerimaan Aplikasi (Y)



Keterangan :

X.2.1 = Sangat puas terhadap adanya aplikasi Go-Car yang membantu sarana transportasi *online*.

X.2.2 = Pelanggan bersedia merekomendasikan aplikasi taksi *online* Go-Car yang terpercaya.

Uji Multikolinearitas

Multikolinearitas menunjukkan adanya lebih dari satu hubungan linier yang sempurna. Uji multikolinearitas adalah untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi antar variable *independent*. Jika terjadi korelasi, maka dinamakan terdapat problem multikolinearitas. Untuk mendeteksi adanya multikolinearitas adalah dari besarnya VIF (*Variance Inflating Factor*) dan *tolerance*. Suatu model regresi yang bebas multikolinearitas adalah:

- Mempunyai nilai VIF disekitar angka 1
- Mempunyai angka tolerance mendekati 1

Berikut ini akan disajikan hasil pengujian multikolinearitas yang dilakukan dengan bantuan SPSS for windows, secara lengkap hasil tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.7.

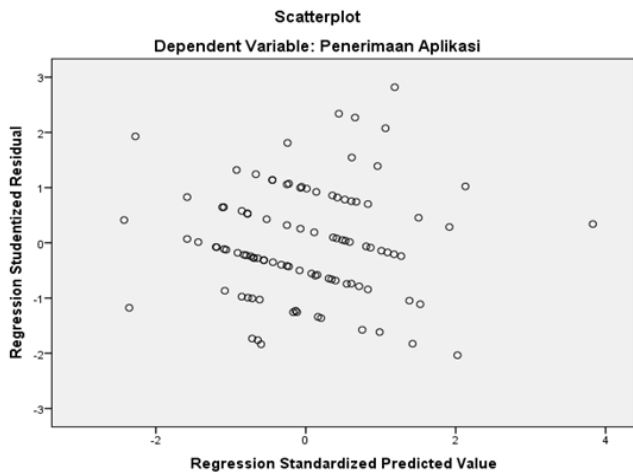
Tabel 4.7 Hasil Pengujian Multikolinearitas

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
	1 (Constant)	6,075	1,619				3,753
Reliability	,089	,128	,073	,692	,490	,852	1,174
Flexibility	,185	,111	,208	1,670	,098	,607	1,648
Security	-,277	,145	-,223	-1,906	,060	,689	1,452
Ease to use	,048	,117	,047	,408	,684	,708	1,411
Privacy	-,328	,149	-,255	-2,210	,030	,711	1,406
Accesbility	,105	,140	,084	,749	,455	,750	1,334

Dependent Variable: Penerimaan Aplikasi

Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas adalah untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varians dari residual dari suatu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika varians dari residual dari suatu pengamatan ke pengamatan lain tetap maka disebut homokedastisitas. Jika varian berbeda, disebut heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah tidak terjadi heteroskedastisitas. Untuk mendeteksi ada tidaknya heteroskedastisitas dalam model regresi bisa dilihat dari pola yang terpromosi pada titik-titik yang terdapat pada grafik scatterplot. Hasil pengujian heteroskedastisitas dapat disajikan pada grafik berikut:



Tabel 4.9 Hasil Analisis Regresi Berganda

		Coefficients ^a				
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	6,075	1,619		3,753	,000
	Reliability	,089	,128	,073	,692	,490
	Flexibility	,185	,111	,208	1,670	,098
	Security	-,277	,145	-,223	-1,906	,060
	Ease to use	,048	,117	,047	,408	,684
	Privacy	-,328	,149	-,255	-2,210	,030
	Accesibility	,105	,140	,084	,749	,455

a. Dependent Variable: Penerimaan Aplikasi

Hasil Uji Normalitas

Berdasarkan hasil uji normalitas dengan menggunakan metode uji sampel Kolmogorov-Smirnov dengan test distribution normal dimana kriteria yang digunakan yaitu: jika Sig > taraf signifikansi ($\alpha = 0,05$) maka data penelitian berasal dari populasi yang berdistribusi normal. Hasil uji normalitas data dapat disajikan pada Tabel 4.8.

Tabel 4.8 Hasil Uji Normalitas Data

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,0000000
	Std. Deviation	1,32290692
Most Extreme Differences	Absolute	,071
	Positive	,071
	Negative	-,027
Test Statistic		,071
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.

Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Dalam bagian ini disajikan hasil statistik mengenai tentang Analisis Penerimaan Aplikasi Taksi Online Go-Car Dengan menggunakan Metode *Technology Acceptance Model* (TAM) (Studi pada pengguna Aplikasi Go-Car di Kota Jember), dengan hasil penelitian yang telah diolah komputer melalui program SPSS dengan analisis regresi linier berganda (*multiple regression*) secara parsial dan simultan.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dengan menggunakan analisis regresi linier berganda yang telah dilakukan maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Dari pernyataan responden tentang aplikasi taksi online Go-Car menunjukkan bahwa sebagian besar responden menjawab setuju. Setuju disini mengartikan bahwa dengan adanya aplikasi taksi online Go-Car dapat diterima oleh pengguna aplikasi. Aplikasi taksi online Go-Car sangat diperlukan sehingga pengguna terdorong untuk menggunakannya sebagai sarana transportasi jarak dekat. Jadi dapat disimpulkan bahwa taksi online Go-Car sudah teraplikasi dengan baik. Sehingga dapat dikatakan minat penggunaan aplikasi taksi online Go-Car berjalan dengan baik meskipun masih ada yang perlu diperbaiki terhadap aplikasi taksi online Go-Car.
2. Hasil dari analisis menunjukkan terdapat pengaruh *Reliability* (Keandalan) dengan memperoleh nilai signifikansi sebesar 0,490, *Flexibility* (Keluwesan) dengan memperoleh nilai signifikansi sebesar 0,098, *Security* (Keamanan) dengan memperoleh nilai signifikansi sebesar 0,060, *Easy to use* (Kemudahan penggunaan) dengan memperoleh nilai signifikansi sebesar 0,684, *Privacy* (Kebebasan Pribadi) dengan memperoleh nilai signifikansi sebesar 0,030, dan *Accesibility* (Aksesibilitas) dengan memperoleh nilai signifikansi sebesar 0,455, pada aplikasi taksi online Go-Car terhadap penerimaan aplikasi. Meningkatnya *Reliability*, *Flexibility*, *Security*,

Easy to use, Privacy, dan Accesibility meningkatkan penerimaan aplikasi taksi *online* Go-Car di Kota Jember.

Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka dapat diajukan beberapa saran yaitu sebagai berikut:

1. Bagi peneliti selanjutnya bisa mengembangkan responden dengan menyebarkan kuisisioner keseluruh wilayah yang ada di Indonesia khususnya pengguna jasa taksi *online* agar hasil yang diharapkan lebih bagus.
2. Bagi penelitian lain yang berminat untuk melanjutkan penelitian ini dapat menggunakan variabel lain yang berpengaruh terhadap penerimaan aplikasi. Penelitian ini dapat dilakukan pada kota yang berbeda dan menggunakan alat analisis data yang berbeda.

DAFTAR PUSTAKA

- Alba, et. al. 1997. *Interactive home shopping : Consumer, retailer, and manufacturer incentives to participate in electronic marketplaces*, *Journal of Marketing*, 61 (July).
- Ardianto, Elvinaro. 2010. *Metode Penelitian Untuk Public Relatios Kuantitatif Dan Kualitatif*. Bandung: Simbiosis Rekatama Media. .
- Aries, Ivan dan Imam Ghozali. 2006. *Akuntansi Keperilakuan*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Arikunto, Suharsimi. 2013. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Rineka Cipta, Jakarta.
- Behjati S, et al., (2012), *Interrelation between E-service Quality and E-satisfaction and Loyalty*, *European Journal of Business and Management*, Vol 4, No.9, 2012.
- Bilal, M. 2010. *Bahaya Soft Drink*. Malang: Universitas Muhammadiyah Malang.
- Davis, FD. 2009. *Perceived Usefulness Perceived Ease of Use, and User Acceptance of Information Technology, Management Information Systems Quarterly*. September: 319-342.
- Devi, N.L.N.S., Suartana, I.W., 2014, *Analisis Technology Acceptance Model (TAM) Terhadap Penggunaan Sistem Informasi di Nusa Dua Beach Hotel & Spa*, *E-Jurnal Akuntansi Universitas Udayana* Vol. 6.1. pp. 167-184.
- Fang, Kwoting *et.al.* (2012). *Perceived Ease of Use, Trust, And Satisfaction as Determinants Of Loyalty In E-Auction Marketplace*. Sumebr: Transworld University. Taiwan.
- Ghozali, Imam. 2011. *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 19 (Edisi kelima)*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- <https://www.google.com>
- Igbaria, M., Zinatelli, N., Cragg, P. & Cavaye, L.M. 1997. "Personal Computing Acceptance Factors in Small Firms: A Structural Equation Model". *MIS Quarterly* 21(3): 279-302
- Khraim, Hamza Salim, *The Influence of Brand Loyalty on Cosmetics Buying Behaviour of UAE Female Consumers*, *International Journal of Marketing Studies*, Vol.3,No 2;May 2011, 123-133, 2011.
- Komara, Acep. 2006. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Sistem Informasi Akuntansi. *Jurnal Maksi* Vol.6 No.2. Hal.143-260.
- Lupiyoadi , Rambat. 2001. *Manajemen Pemasaran Jasa*. Jakarta : PT. Salemba Empat.
- Monroe, Allard C.R Van Riel et al. 2001. *Marketing Antecedent of Industrial Brand Equity: An Empirical Investigation in Specialty Chemical*. *Industrial Marketing Management* (12) 841-847.
- Newstrom, John W., Keith Davis, 1989, *Organizational Behavior, Human Behavior at Work*, New York: Mc. Graw Hill.
- Rao, Purba. 1996. " *Measuring Consumer Perception Thought Factor Analysis*". *The AsiaManager*. February-March. Hal 28-32.
- Riduan, Kuncor. 2011. *Cara Menggunakan dan Memakai Path Anallysis (Analisis Jalur)*. Bandung: Alfabeta.
- Simanjuntak, Payaman J. 2005. *Manajemen dan Evaluasi Kinerja*. Jakarta: FE UI.

Singgih Santoso, 2002 Mengolah Data Statistik Secara Professional, Elex Media Komputindo, Jakarta.

Sugiyono. 2010. Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta

Tjiptono. 2004. Manajemen Jasa, Edisi Pertama, Yogyakarta, Andi Offset.

Wiyono, Adrianto Sugiarto. 2008. Evaluasi Penerimaan Wajib Pajak terhadap Penggunaan E-Filing sebagai Sarana Pelaporan Pajak secara Online dan Realtime. Jurnal Riset Akuntansi Indonesia, Vol.11,No.2,h.117-132.Universitas Gajah Mada.Yogyakarta.

www.gojek.com, 2018

Zeithaml, et al. 2002. Service Quality Delivery Through Web Sites: A Critical Review of Extant Knowledge. *Journal of the academy of marketing science*.

