

Analisis Adaptasi Penerimaan Teknologi Aplikasi Gojek Pada Driver Menggunakan Metode TRAM (*Technology Readiness Acceptance Model*) di Kota Garut

Ririn Riyani¹, Intan Tensia Prawita Sari², Fikri Fahru Roji³

¹²³Fakultas Ekonomi, Universitas Garut

Email: riyanir940@gmail.com, intantenisia@uniga.ac.id, fikri@uniga.ac.id

Diterima	18	Januari	2026
Disetujui	30	Juni	2026
Dipublish	30	Juni	2026

Abstract

The development of digital technology has driven significant transformation in the transportation industry, including the adoption of service applications such as Gojek. This study aims to analyze the technology adaptation of Gojek application among drivers in Garut City using the Technology Readiness and Acceptance Model (TRAM) approach. This model combines dimensions of users' psychological readiness (optimism, innovativeness, discomfort, insecurity) with technology acceptance factors (perceived usefulness, perceived ease of use, intention to use). This research employed a quantitative approach with 100 active Gojek drivers as respondents, analyzed using Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM) method. The results showed that optimism and innovativeness significantly influenced perceived ease of use and perceived usefulness, and had indirect effects on intention to use through ease of use perception. Conversely, discomfort and insecurity had no significant effect on perception or usage intention. These findings confirm that ease of use becomes the primary factor in technology adaptation. The implications of this research emphasize the importance of user-friendly interface design and technology-based training to enhance drivers' readiness for technology adaptation of applications.

Keywords: Technology Adaptation, Drivers, Gojek, PLS-SEM, TRAM

Abstrak

Perkembangan teknologi digital telah mendorong transformasi signifikan dalam industri transportasi, termasuk adopsi aplikasi layanan seperti Gojek. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis adaptasi teknologi aplikasi Gojek pada driver di Kota Garut dengan menggunakan pendekatan *Technology Readiness and Acceptance Model* (TRAM). Model ini menggabungkan dimensi kesiapan psikologis pengguna (*optimism, innovativeness, discomfort, insecurity*) dengan faktor penerimaan teknologi (*perceived usefulness, perceived ease of use, intention to use*). Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan jumlah responden sebanyak 100 driver aktif Gojek, yang dianalisis menggunakan metode *Partial Least Squares Structural Equation Modeling* (PLS-SEM). Hasil penelitian menunjukkan bahwa *optimisme* dan *innovativeness* berpengaruh signifikan terhadap *perceived ease of use* dan *perceived usefulness*, serta berdampak tidak langsung terhadap *intention to use* melalui persepsi kemudahan. Sebaliknya, *discomfort* dan *insecurity* tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap persepsi maupun niat penggunaan. Temuan ini menegaskan bahwa kemudahan penggunaan menjadi faktor utama dalam adaptasi teknologi. Implikasi penelitian ini menekankan pentingnya desain antarmuka yang ramah pengguna dan pelatihan berbasis teknologi untuk meningkatkan kesiapan



Pendahuluan

Era transformasi digital telah mengubah paradigma ekonomi di seluruh negara, termasuk di Indonesia. Industri *ride-hailing* atau transportasi online telah menjadi salah satu sektor yang paling dinamis dalam transformasi ekonomi digital nasional (Mordor Intelligence, 2023; Statista, 2024). Data menunjukkan bahwa pasar *ride-hailing* Indonesia mencapai USD 3,13 miliar pada tahun 2025 dengan *Compound Annual Growth Rate* sebesar 8,80% hingga mencapai USD 4,78 miliar pada tahun 2030 (Mordor Intelligence, 2023). Proyeksi alternatif dari sumber lain menunjukkan pendapatan pasar *ride hailing* Indonesia diperkirakan mencapai US\$3,51 miliar pada tahun 2024, dengan pertumbuhan tahunan (CAGR 2024-2029) sebesar 5,74%, menghasilkan volume pasar US\$4,64 miliar pada tahun 2029 (Statista, 2024). Penetrasi internet Indonesia yang saat ini mencapai 79,5% berdasarkan survei (APJII, 2024) dan populasi muda yang melek teknologi merupakan pendorong utama pertumbuhan ini (JakartaGlobe, 2024).

Gojek sebagai salah satu unicorn asal Indonesia telah menjadi pionir dalam mengintegrasikan layanan dalam satu platform digital yang menghubungkan konsumen dan penyedia jasa atau driver. Data menunjukkan bahwa pada Juli 2022, Gojek menguasai 52% market *share* berdasarkan nilai penjualan, berdasarkan volume pesanan pada Januari 2023, Gojek mencapai 50% market share (Statista, 2024).

Kesuksesan adopsi teknologi ini tidak terlepas dari tingkat adaptasi teknologi dari para driver itu sendiri sebagai mitra utama dalam ekosistem Gojek (Sari, 2022). Adaptasi teknologi dalam konteks ini tidak hanya melibatkan aspek teknis, tetapi juga dimensi sosial, budaya, dan psikologis (Rahman & Sari, 2023). Kota Garut, sebagai salah satu daerah dengan pertumbuhan

dinamis di Provinsi Jawa Barat. Keberhasilan transformasi digital tidak hanya bergantung pada kecanggihan teknologi, tetapi juga pada kemampuan adaptasi dan penerimaan teknologi oleh pengguna di tingkat *grassroots* (OpenText, 2022; Assima Solutions, 2024).

Berdasarkan konteks ini, menjadi esensial untuk mengkaji tingkat kesiapan teknologi (*Technology Readiness*) dan model penerimaan teknologi (*Technology Acceptance*) dari para driver Gojek. *Technology Readiness Acceptance Model* (TRAM) merupakan evolusi dari dua model teoretis yaitu *Technology Readiness Index* (TRI) yang menggambarkan dimensi kepribadian dan *Technology Acceptance Model* (TAM) yang menggabungkan pengukuran kemanfaatan dan kemudahan (Kuo et al., 2013).

Dalam model yang diusulkan (Lazuardi, 2017) terdapat 7 variabel dimana terdapat variabel yang berasal dari dimensi TRI, yaitu *optimism* (optimisme), *innovativeness* (inovatif), *discomfort* (ketidaknyamanan), dan *insecurity* (ketidaknyamanan), serta variabel yang berasal dari dimensi TAM ialah *perceived usefulness* (keyakinan terhadap teknologi), *perceived ease of use* (kepercayaan terhadap layanan) dan *intention to use* (niat untuk menggunakan).

Adapun pengertian optimisme sendiri ialah pandangan positif terhadap manfaat dan kemudahan teknologi dalam meningkatkan efektivitas dan efisiensi kerja (Walczuch et al., 2007). Dimensi optimisme Seligman (2008), yaitu *permanence*, *pervasiveness*, dan *personification*. Dalam penelitian ini, penulis menambahkan dimensi komunitas pengguna.

Patil et al., (2020) menyatakan *innovativeness* (inovatif) merupakan tingkat dimana seseorang terbuka dengan suatu hal baru, ingin mencoba



hal baru dan menerima sesuatu yang inovatif. Dimensi inovatif dibangun dari beberapa aspek diantaranya: kecenderungan menggunakan teknologi dan kepercayaan diri yang tinggi (Yi et al., 2006).

Discomfort adalah perasaan seseorang yang disebabkan karena kurangnya kontrol atas teknologi dan merasa kesulitan dalam penggunaannya (Liljander et al., 2006). Ketidaknyamanan seseorang dalam menggunakan teknologi dapat dilihat dari adanya kesulitan penggunaan, tidak adanya bantuan teknis dan kecenderungan menggunakan teknologi yang standar dan konvensional (Aisyah et al., 2013). Ketidakamanan terkait dari realisasi yang diharapkan dalam penggunaan teknologi, dimana semakin rendah realisasi yang diharapkan semakin tinggi resistensi terhadap suatu teknologi (Liljander et al., 2006). Ketidakamanan ini dapat dianalisis melalui berbagai dimensi Kecenderungan dan ketidakpercayaan teknologi dan Kecenderungan berkomunikasi dengan cara tradisional (Aisyah et al., 2013).

Menurut Davis (1989), *perceived usefulness* diartikan sebagai sejauh mana pengguna sistem informasi teknologi percaya pada saat menggunakan sistem tertentu itu dapat berguna untuk mendukung kinerja dan performa dari pekerjaannya. Chawla & Joshi (2019), *perceived Usefulness* adalah suatu keyakinan bahwa menggunakan suatu teknologi akan meningkatkan kinerja pengguna aplikasi, teknologi yang diadopsi dapat digunakan dimana saja dan kapanpun. Menurut Davis (1989), indikator yang digunakan untuk *perceived usefulness*, yaitu *work quickly, useful, effectiveness, easier dan performance*. Beberapa indikator yang dapat digunakan untuk mengukur *perceived usefulness* aplikasi transportasi online Gojek Penghematan waktu, *Ubiquity* dan kenyamanan (Wang & Li, 2016), serta insentif.

Perceived ease of use dapat didefinisikan sebagai sejauh mana seseorang percaya bahwa dengan menggunakan sistem informasi dan teknologi tertentu, mereka akan merasa terbebas dari usaha (Davis, 1989). *Perceived ease of use* menurut Anthony & Mutalemwa (2014), bagaimana seorang pengguna dapat memiliki kepercayaan dalam menggunakan sistem informasi. Terdapat 6 konstruk kemudahan penggunaan yaitu *easy to learn, controllable, clear and understandable, flexible, (easy to become skillful)* dan *(easy to use)*, (Davis, 1989). Serta Dukungan sistem/platform.

Intention to use diartikan sebagai sejauh mana seorang pengguna berniat untuk menggunakan sebuah sistem atau teknologi untuk mencapai tujuan yang diharapkannya (Jhoo & Choi, 2015). Abrilia & Tri (2020), *intention to use* merupakan keadaan yang dimana seseorang akan memperhatikan suatu kebutuhan dalam kegiatan yang akan dilakukan. *Intention to use* dapat diukur melalui *will use, will often use dan will give recommendation*.

Dalam penelitian sebelumnya yang dilakukan Zulfikar, 2021 dengan judul “Analisis Pengaruh Technology Readiness Terhadap Persepsi Penerimaan Teknologi Di Man 1 Kota” hasil menunjukkan bahwa *optimism* dan *innovativeness* memiliki pengaruh signifikan terhadap kemudahan penggunaan teknologi baru. Sedangkan kemanfaatan dipengaruhi secara signifikan oleh persepsi kemudahan penggunaan (*perceived ease of use*). Dalam penelitian lain (Eko & Carunia, 2021) menunjukkan bahwa *perceived usefulness* tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap intention konsumen Go-Pay, namun *Perceived ease of use* secara signifikan terhadap *intention to use* mendapatkan nilai signifikansi yang lebih tinggi terhadap *intention to use* konsumen Go-Pay.

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan



faktor-faktor yang dapat memengaruhi adaptasi penerimaan teknologi dalam penggunaan aplikasi Gojek dengan menerapkan model *Technology Readiness and Acceptance Model* (TRAM). Dengan memahami faktor-faktor yang memengaruhi kesiapan penerimaan aplikasi Gojek, driver dapat meningkatkan efektivitas dan efisiensi kerja mereka melalui pemanfaatan optimal platform tersebut.

Dengan hal itu peneliti melaksanakan penelitian dengan judul “Analisis Adaptasi Penerimaan Teknologi Aplikasi Gojek Pada Driver Menggunakan Metode TRAM (Technology Readiness Acceptance Model) di Kota Garut”.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan penelitian kuantitatif dengan subjek pelaku driver aktif Gojek yang ada di kota Garut. Jumlah sampel yang di ambil dalam penelitian ini menggunakan rumus Lemeshow, dikarenakan jumlah populasi yang tidak diketahui secara pasti (Lwanga & Lemeshow, 1991) dengan karakteristik yang beragam meliputi profil demografis (usia, jenis kelamin), pengalaman penggunaan platform (lama bergabung sebagai driver, intensitas penggunaan harian, jenis layanan yang digunakan), status ekonomi (Gojek sebagai penghasilan utama atau sampingan, tingkat pendapatan bulanan, pekerjaan lain). Berikut rumus Lemeshow:

$$n = \frac{Z^2_{1-\alpha/2} p(1-p)}{d^2}$$

Keterangan:

n : Jumlah sampel

$Z^2_{1-\alpha/2}$: Derajat kepercayaan 95% ($\alpha = 0,05$) sehingga diperoleh Z (1,96)

p : Perkiraan proporsi 50% (0,5)

d : Sampling error 10 % (0,1)

Berdasarkan rumus di atas maka jumlah sampel yang diperoleh

$$n = \frac{Z^2_{1-\alpha/2} p(1-p)}{d^2}$$

$$n = \frac{1,96^2 \cdot 0,5(1-0,5)}{0,1^2}$$

$$n = \frac{3,8416 \cdot 0,25}{0,01}$$

$$n = 96,04 \approx 96$$

Agar penelitian ini lebih baik dibulatkan ke 100 karena jika terdapat data kuesioner yang kurang valid maka bisa menggunakan isian kuesioner yang lebih tersebut dan juga untuk mempermudah peneliti dalam pengolahan data. Teknik yang digunakan dalam pengambilan sampel yakni teknik non probability sampling, dengan jenis teknis *accidental sampling*. Menurut Sugiyono (2019), *accidental sampling* adalah teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja driver yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang driver yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data. Data dikumpulkan melalui kuesioner berbasis google form dengan skala likert. Penelitian ini mengadopsi model TRAM dengan variabel independen *optimisme*. Untuk menganalisis hubungan antar variabel, penelitian menggunakan metode *Partial Least Squares Structural Equation Modelling* (PLS-SEM) dengan alat analisis SmartPLS versi 3.0. Tujuan analisis untuk mengidentifikasi dan menjelaskan ada dan tidak nya kolerasi dalam konteks teknologi. Adapun variabel-variabel yang akan di anailisis ditunjukkan dalam tabel di bawah.

Tabel 1 Operasionalisasi Variabel

Variabel Penelitian	Dimensi	Indikator
Optimism (optimisme) (Seligman, 2008)	1. Permanence	1. Kepercayaan keadaan baik bersifat menetap
		2. Kepercayaan keadaan buruk bersifat sementara
	2. Pervasiveness	1. penjelasan umum ketika menghadapi peristiwa baik
		2. peristiwa baik akan terjadi secara menyeluruh



Variabel Penelitian	Dimensi	Indikator
		3. penjelasan yang spesifik ketika menghadapi peristiwa buruk
		4. peristiwa buruk hanya terjadi pada situasi tertentu
		1. keadaan baik terjadi karena diri sendiri
		2. peristiwa buruk terjadi karena hal-hal di luar diri
	3. <i>Personalization</i>	1. Komunitas Pengguna
		2. berbagi pengalaman positif
		3. Pengaruh komunitas
	4. Komunitas Pengguna	1. mereka adalah sumber informasi
		2. Antusiasme terhadap layanan
	1. Kecendruan jadi yang pertama menggunakan teknologi	1. mengikuti perkembangan
		2. mendapatkan informasi tanpa bantuan orang lain
<i>Innovativeness</i> (Inovatif) (Yi et al., 2006)	2. Kepercayaan diri yang tinggi	1. sulit dipahami dan digunakan
		2. Upaya untuk mempelajari
	1. Kesulitan penggunaan	1. Ketidapahaman bantuan
		2. Kurangnya bantuan
	2. Tidak adanya bantuan teknis	1. Ketidapercayaan diri dalam penggunaan
		2. Preferensi terhadap teknologi umum
	3. Kecendruan menggunakan teknologi yang standar dan konvensional	1. Kekhawatiran risiko
		2. Ketergantungan teknologi
	1. Kecendruan dan ketidakpercayaan teknologi	1. Penurunan interaksi
		2. Perhatian teralih dengan cara
	2. Kecendruan berkomunikasi dengan cara	

Variabel Penelitian	Dimensi	Indikator
<i>Perceived Usefulness</i> (Wang & Li, 2016)	1. Penghematan waktu	1. mempercepat pekerjaan
		2. meningkatkan performa pekerjaan
		3. meningkatkan produktivitas
	2. <i>Ubiquity</i>	1. dapat digunakan kapan saja
		2. Aksesibilitas teknologi diberbagai lokasi
	3. kenyamanan	1. kemudahan penggunaan
		2. Perasaan nyaman
	4. Insentif	1. Kejelasan bonus/insentif
		2. Kesesuaian bonus
		3. Kemudahan mengumpulkan reward
<i>Perceived Ease of Use</i> (Davis, 1989)	1. <i>Easy to learn</i>	1. Kemudahan memahami fungsi
		2. Waktu untuk belajar
	2. <i>Controllable</i>	1. Kemampuan mengendalikan aplikasi
		2. Respon sistem
	3. <i>Clear and understandable</i>	1. Kejelasan informasi
		2. Antar muka aplikasi
	4. <i>Flexible</i>	1. Kemampuan menyesuaikan
		2. Kemudahan penggunaan
	5. <i>Easy to become skillful</i>	1. Kecepatan menguasai
		2. Kemampuan mengoptimalkan penggunaan
	6. <i>Easy to use</i>	1. Usaha dalam penggunaan
		2. Penilaian kemudahan
	7. Dukungan sistem/platform	1. Kecepatan respons
		2. Kesesuaian pembaruan
		3. Ketersediaan layanan bantuan
<i>Intention to Use</i> (Jhoo & Choi, 2015)	1. <i>Will use</i>	1. Niat untuk terus menggunakan
		2. Kepercayaan pada teknologi
	2. <i>Will often use</i>	1. Intensitas penggunaan
		2. Konsistensi penggunaan
		1. Kemauan untuk merekomendasi



Variabel Penelitian	Dimensi	Indikator
3.	Will give reccomendation	2. Kepuasan sebagai dasar rekomendasi

Sumber: peneliti, 2025

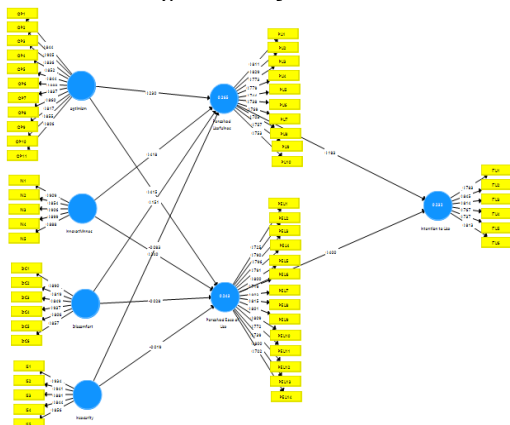
Hasil dan Pembahasan

Outer Model

Dilakukan untuk memastikan bahwa pengukuran yang digunakan tepat dan dapat diandalkan. Fungsi penggunaan outer model untuk menguji tingkat validitas konstruk dan reliabilitas suatu variabel. Kriteria pengujian validitas diuji dengan cara menggunakan *convergent validity* dan *discriminant validity* sedangkan pada kriteria pengujian reliabilitas diuji menggunakan *average variance extracted* dan *construct reliability*. dengan mencari nilai validitas konvergen sama dengan *outer loading* atau *loading factor*.

Convergent Validity

Gambar 1 Convergent Validity



Sumber: Data diolah peneliti, 2025

Hasil analisis *convergent validity* menunjukkan bahwa setiap indikator variabel bernilai 0,7 dan dikatakan cukup apabila nilai berkisar antara 0,5 – 0,6 (Jr et al., 2023). Hal ini menunjukkan bahwa hubungan di antara indikator-indikator tersebut valid. Oleh karena itu, penting untuk melanjutkan pengujian validitas konvergen dalam analisis berikutnya.

Validitas Diskriminan (Discriminant Validity)

Tabel 2 Discriminant Validity (CrossLoading)

	OP	IN	DC	IS	PEU	PU	ITU
OP1	0,844	0,031	-0,154	0,041	0,157	0,374	0,198
OP2	0,905	0,057	-0,169	0,012	0,189	0,481	0,271
OP3	0,836	0,034	-0,182	0,140	0,169	0,331	0,094
OP4	0,852	-0,046	-0,244	0,012	0,228	0,354	0,322
OP5	0,844	0,045	-0,121	0,094	0,225	0,393	0,228
OP6	0,888	0,030	-0,198	0,021	0,151	0,302	0,196
OP7	0,837	0,060	-0,108	0,106	0,156	0,261	0,117
OP8	0,860	0,017	-0,172	-0,060	0,203	0,355	0,247
OP9	0,817	0,036	-0,167	0,115	0,122	0,339	0,177
OP10	0,855	-0,015	-0,200	-0,009	0,100	0,365	0,238
OP11	0,806	0,081	-0,170	0,007	0,230	0,379	0,299
IN1	-0,013	0,909	0,008	-0,133	0,423	0,210	0,150
IN2	0,031	0,854	0,028	-0,147	0,372	0,162	0,121
IN3	0,037	0,906	0,105	-0,134	0,409	0,197	0,084
IN4	0,031	0,899	0,006	-0,115	0,421	0,222	0,116
IN5	0,075	0,888	0,017	-0,071	0,343	0,343	0,124
DC1	-0,126	0,091	0,890	-0,124	0,123	-0,103	-0,363
DC2	-0,144	-0,043	0,819	-0,129	0,069	-0,017	-0,320
DC3	-0,283	0,009	0,849	-0,134	0,058	-0,017	-0,317
DC4	-0,241	0,092	0,937	-0,124	0,176	-0,143	-0,326
DC5	-0,123	0,013	0,806	-0,076	0,120	0,036	-0,251
DC6	-0,108	-0,163	0,857	-0,077	0,002	-0,128	-0,379
IS1	0,106	-0,148	-0,149	0,934	-0,151	-0,010	-0,306
IS2	-0,070	-0,149	-0,094	0,941	-0,165	-0,097	-0,271
IS3	0,164	-0,047	-0,128	0,881	-0,121	0,040	-0,274
IS4	0,024	-0,168	-0,111	0,844	-0,041	0,021	-0,259
IS5	-0,014	-0,057	-0,083	0,856	-0,036	0,029	-0,257
PU1	0,144	0,380	0,103	-0,089	0,235	0,811	0,264
PU2	0,142	0,360	0,230	-0,173	0,220	0,829	0,156
PU3	0,216	0,394	-0,077	-0,116	0,185	0,773	0,313
PU4	0,231	0,358	0,090	-0,141	0,272	0,779	0,273
PU5	0,149	0,382	0,073	-0,085	0,175	0,744	0,198
PU6	0,130	0,328	0,117	-0,156	0,215	0,738	0,212
PU7	0,105	0,242	0,030	-0,107	0,147	0,769	0,238
PU8	0,178	0,281	0,214	-0,058	0,179	0,705	0,120
PU9	0,155	0,310	0,126	-0,096	0,204	0,757	0,194
PU10	0,140	0,312	0,121	-0,096	0,195	0,753	0,225
PEU1	0,293	0,149	-0,119	-0,142	0,725	0,115	0,331
PEU2	0,403	0,221	-0,058	-0,064	0,790	0,313	0,313
PEU3	0,261	0,077	-0,033	0,015	0,796	0,141	0,331
PEU4	0,337	0,183	-0,047	-0,066	0,791	0,247	0,327
PEU5	0,389	0,369	-0,057	-0,031	0,800	0,291	0,334
PEU6	0,196	0,265	-0,115	-0,028	0,719	0,253	0,378
PEU7	0,418	0,206	-0,119	0,074	0,803	0,253	0,286
PEU8	0,422	0,176	-0,105	0,043	0,815	0,199	0,367
PEU9	0,275	0,250	0,011	0,002	0,801	0,174	0,323
PEU10	0,347	0,176	-0,099	0,129	0,809	0,103	0,366
PEU11	0,265	0,176	-0,043	-0,031	0,772	0,210	0,333
PEU12	0,283	0,156	-0,076	-0,121	0,739	0,209	0,450
PEU13	0,363	0,230	-0,075	-0,038	0,800	0,183	0,366
PEU14	0,346	0,105	-0,145	-0,053	0,702	0,185	0,366
ITU1	0,139	0,086	-0,267	-0,383	0,219	0,278	0,783
ITU2	0,178	0,104	-0,315	-0,223	0,198	0,351	0,845
ITU3	0,250	0,070	-0,362	-0,186	0,175	0,459	0,814
ITU4	0,274	0,166	-0,209	-0,124	0,324	0,407	0,767
ITU5	0,092	0,054	-0,235	-0,283	0,198	0,224	0,737
ITU6	0,249	0,133	-0,390	-0,338	0,247	0,339	0,813

Sumber: Data diolah peneliti, 2025

Hasil analisis menunjukkan bahwa setiap indikator memiliki nilai *cross loading* tertinggi pada variabel yang tepat, yaitu > 0,70, (Ghazali & Latan, 2015). Seluruh konstruk yang dianalisis menunjukkan validitas diskriminan yang memadai



Internal Composite Reliability

Tabel 3 Composite Reliability

	Cronbach's Alpha	Composite Reliability
OP	0,935	0,945
IN	0,935	0,951
DC	0,940	0,951
IS	0,884	0,911
PU	0,961	0,966
PEU	0,922	0,934
ITU	0,949	0,955

Sumber: Data diolah peneliti, 2025

Pengujian *composite reliability* bertujuan untuk menilai sejauh mana suatu konstruk dapat dipercaya, nilai *composite reliability* suatu konstruk melebihi 0,70 hal tersebut dianggap reliabel (Jr et al., 2023). Hasil menunjukkan bahwa konstruk yang diteliti dalam penelitian ini memenuhi kriteria tersebut, dengan menunjukan nilai yang lebih besar dari 0,70

Average Variance Extanced (AVE)

Tabel 4 Average Variance Extanced (AVE)

	Cronbach's Alpha	Average Variance Extracted (AVE)
OP	0,935	0,741
IN	0,935	0,794
DC	0,940	0,796
IS	0,884	0,630
PU	0,961	0,722
PEU	0,922	0,587
ITU	0,949	0,603

Sumber: Data diolah peneliti, 2025

Seluruh konstruk dalam model penelitian menunjukkan pola hubungan yang konsisten dan sejalan satu sama lain. Oleh karena itu, konstruk-konstruk tersebut dapat dianggap memiliki validitas diskriminan yang memadai jika nilai Average Variance Extracted (AVE) memenuhi kriteria yang ditentukan. Jr et al., (2023) nilai AVE yang disarankan lebih dari 0,50. Hasil analisis mengindikasikan bahwa konstruk tersebut berhasil menjelaskan lebih 50% variasi yang terjadi pada indikator-indikatornya.

Inner Model

Pengujian model bagian dalam (*inner model*) bertujuan untuk menilai keterkaitan sebab-akibat di antara variabel tersembunyi serta sejauh mana model dapat menerangkan keragaman dalam data. Evaluasi ini menggunakan parameter seperti koefisien determinasi (R^2) yang mengukur seberapa besar sumbangan variabel bebas terhadap penjelasan variabel terikat. Evaluasi ini menggunakan parameter seperti koefisien determinasi (R^2) yang mengukur seberapa besar sumbangan variabel bebas terhadap penjelasan variabel terikat. Pengujian inner model juga melibatkan analisis *path coefficients* dan uji signifikansi untuk menilai kekuatan, arah pengaruh, serta validitas struktural model dalam mendukung hipotesis penelitian (Lataan & Noonan, 2017).

Analisis R-Square (R^2)

Tabel 5 Coefficient Determination

	R Square	Keterangan
Intention to Use	0,232	lemah
Perceived Ease of Use	0,265	lemah
Perceived Usefulness	0,243	lemah

Sumber: Data diolah peneliti, 2025

Nilai *R-Square* menunjukkan seberapa besar pengaruh atau seberapa baik variabel independen (eksogen) mampu menjelaskan variabel dependen (endogen). Nilai *R-Square* terkait Intention to Use adalah 0,232, menempatkannya pada kisaran lemah karena $>0,250$ (Ghazali & Latan, 2015). Sehingga model ini membuktikan bahwa faktor *optimism*, *innovativeness*, *discomfort* dan *insecurity* memberikan pengaruh sebesar 23,3% terhadap *Intention to Use*, sementara 76,7% sisanya dipengaruhi oleh faktor lain. Sementara itu, untuk variabel *Perceived Ease of Use*, nilai *R-Square* tercatat sebesar 0,243 yang juga termasuk dalam kategori lemah karena $>0,50$ (Ghazali & Latan, 2015). Ini berarti bahwa variabel *Perceived Ease of Use* berkontribusi sebesar 24,3% terhadap *Intention to Use*, sedangkan 75,7% sisanya disebabkan



oleh faktor eksternal lain yang tidak menjadi bagian dari penelitian ini. Begitupun dengan variabel *Perceived Usefulness*, nilai *R-Square* tercatat sebesar 0,265 yang juga termasuk dalam kategori lemah karena $>0,50$ (Ghazali & Latan, 2015). Ini berarti bahwa variabel *Perceived Usefulness* berkontribusi sebesar 26,5% terhadap *Intention to Use*, sedangkan 73,5% sisanya disebabkan oleh faktor eksternal lain yang tidak menjadi bagian dari penelitian ini.

Analisis F-Square

F-square digunakan untuk memberikan pandangan teoritis pengaruh antara variabel yang diteliti. *F-Square* ini memiliki tiga klasifikasi yaitu kategori lemah dengan nilai 0,02, kategori sedang 0,15 dan kuat sebesar 0,35 (Ghazali & Latan, 2015).

Tabel 6 F-Square

	Intention to use	Perceived Usefulness	Perceived Ease of Use
OP		0,069	0,218
IN		0,232	0,075
DC		0,029	0,001
IS		0,009	0,000
PU	0,040		
PEU	0,193		
ITU			

Sumber: Data diolah peneliti, 2025

Hasil *f-square* menunjukkan Model menunjukkan bahwa sikap optimis dan inovatif lebih berperan dalam memudahkan penggunaan teknologi, sementara faktor negatif seperti ketidakamanan dan ketidaknyamanan memiliki pengaruh minimal. Kemudahan penggunaan terbukti lebih efektif dibanding manfaat yang dirasakan dalam mendorong niat penggunaan teknologi.

Model Fit

Uji model fit bertujuan untuk mengukur kesesuaian model dengan menempatkan basis perbandingan terhadap basis garis atau nol

dengan asumsi bahwa nilai $NFI > 0,957$ dan nilai $SRMR < 0,10$ dengan demikian model sudah sesuai dengan basis komparatif dan sesuai dengan basis garis (Hidayat, 2017).

Tabel 7 Model Fit

	Saturated Model	Estimated Model
SRMR	0,067	0,082
d ULS	7,499	11,199
d G	5,414	5,523
Chi-Square	2119,286	2156,246
NFI	0,656	0,650

Sumber: Data diolah peneliti, 2025

Dapat diketahui bahwa nilai NFI yang diperoleh dari tabel yaitu berada di bawah 0,957 hal ini mengidentifikasi bahwa model fit belum memenuhi kriteria artinya model belum cukup baik dan menjelaskan hubungan antar variabel dalam penelitian namun dapat dilihat dari nilai SRMR terlihat bahwa nilai berada di bawah batas maksimum 0,10 nilai SRMR ini membuktikan bahwa model mampu menjelaskan hubungan antar variabel dengan baik dan tidak menyimpang jauh dari data yang diamati.

Uji Hipotesis atau Signifikansi (Bootstrapping)

Analisis signifikansi hubungan antar variabel dilakukan menggunakan prosedur *bootstrapping* dengan menggunakan metode *resampling*. Pengujian signifikansi didasarkan pada perbandingan nilai t-statistik $>$ t-tabel (1.96) dan p-value (Sig) $<$ alpha (0,05) (Ghazali & Latan, 2015).

Tabel 8 Path Coefficient

Hubungan Variabel	Original Sample (O)	Sample Mean (M)	Standard Deviation (STDEV)	T Statistics (O/STDEV)	P Values
OP → PU	0,230	0,234	0,089	2,590	0,010
OP → PEU	0,415	0,417	0,086	4,829	0,000
IN → PU	0,418	0,421	0,085	4,886	0,000
IN → PEU	0,240	0,238	0,081	2,979	0,003
DC → PU	0,151	0,154	0,094	1,606	0,109
DC → PEU	-0,028	-0,022	0,134	0,209	0,835
IS → PU	-0,083	-0,082	0,116	0,719	0,473
IS → PEU	-0,019	-0,016	0,106	0,181	0,856
PU → ITU	0,183	0,184	0,088	2,082	0,038



Hubungan Variabel	Original Sample (O)	Sample Mean (M)	Standard Deviation (STDEV)	T Statistics ((O/STDEV))	P Values
PEU → ITU	0,400	0,416	0,070	5,711	0,000

Sumber: Data diolah peneliti, 2025

Tabel 9 Spesific Indirect effect

	Specific Indirect Effects
OP → PU → ITU	0,145
OP → PEU → ITU	0,000
IN → PU → ITU	0,059
IN → PEU → ITU	0,008
DC → PU → ITU	0,164
DC → PEU → ITU	0,839
IS → PU → ITU	0,546
IS → PEU → ITU	0,863

Sumber: Data diolah peneliti, 2025

Indirect effect merujuk pada pengaruh tidak langsung dari suatu konstruk atau variabel bebas terhadap variabel terikat melalui variabel perantara. Koefisien tersebut dianggap signifikan jika nilai taraf signifikansi $< 0,05$ (Kristianto et al., 2022). Penjelasan hasil dari tabel *path coefficient* dan tabel *specific indirect effect* dapat dilihat di bawah.

Pengaruh *optimism* terhadap *perceived Usefulness*

Berdasarkan hasil analisis tabel 8 menunjukkan *optimisme* berpengaruh terhadap *perceived usefulness* dalam adaptasi teknologi aplikasi GoJek pada driver di Kota Garut, temuan ini mengindikasikan bahwa sikap positif dan kepercayaan terhadap teknologi secara signifikan mempengaruhi persepsi manfaat yang dirasakan pengguna. Driver yang memiliki tingkat *optimisme* tinggi cenderung lebih mudah mengenali dan menghargai kegunaan aplikasi dalam meningkatkan efisiensi kerja, memperluas jangkauan pelanggan, dan mengoptimalkan pendapatan mereka.

Pengaruh *optimism* terhadap *perceived ease of use*

Temuan analisis menunjukkan bahwa

optimisme berpengaruh terhadap *perceived ease of use* mengindikasikan bahwa sikap positif dan keyakinan seseorang terhadap teknologi secara signifikan mempengaruhi persepsi kemudahan penggunaan sistem tersebut. Driver yang memiliki tingkat *optimisme* tinggi cenderung melihat aplikasi GoJek sebagai teknologi yang mudah dipelajari, digunakan, dan dioperasikan dalam aktivitas sehari-hari. *Optimisme* didefinisikan sebagai pandangan positif terhadap teknologi dan keyakinan bahwa teknologi menawarkan peningkatan kontrol, fleksibilitas, dan efisiensi dalam kehidupan mereka.

Pengaruh *optimism* terhadap *intention to use* melalui *perceived Usefulness*

Hasil analisis tabel 8 menunjukkan bahwa *optimisme* tidak mempengaruhi *intention to use* melalui *perceived usefulness* dalam adaptasi penerimaan aplikasi GoJek pada driver di Kota Garut. Mengindikasikan bahwa meskipun sikap positif terhadap teknologi dapat meningkatkan persepsi manfaat aplikasi, namun hal tersebut tidak secara langsung mentransformasikan menjadi niat untuk menggunakan aplikasi. Temuan ini menunjukkan adanya gap antara persepsi manfaat dan intensi penggunaan aktual, yang kemungkinan disebabkan oleh faktor-faktor lain seperti kemudahan penggunaan, kondisi sosial ekonomi, atau hambatan praktis yang tidak tercakup dalam jalur mediasi ini. Manfaat aplikasi kemungkinan telah dianggap sebagai hal yang standar, sehingga faktor teknis seperti stabilitas sistem, kemudahan penggunaan, jumlah order, serta insentif lebih berperan dalam membentuk niat penggunaan dibandingkan *optimisme* pribadi.

Pengaruh *optimism* terhadap *intention to use* melalui *perceived ease of use*

Hasil analisis yang menunjukkan bahwa *optimisme* berpengaruh terhadap *intention to use* melalui *perceived ease of use* dalam



adaptasi teknologi aplikasi GoJek pada driver di Kota Garut mengindikasikan bahwa jalur mediasi ini merupakan mekanisme yang efektif dalam mendorong adaptasi teknologi. Temuan ini menunjukkan bahwa driver yang memiliki sikap optimis terhadap teknologi cenderung mempersepsikan aplikasi GoJek sebagai sistem yang mudah digunakan, dan persepsi kemudahan ini selanjutnya meningkatkan niat mereka untuk menggunakan aplikasi tersebut. Dalam konteks praktis, hal ini berarti bahwa sikap positif terhadap teknologi tidak langsung mempengaruhi niat penggunaan, melainkan melalui evaluasi seberapa mudah aplikasi dapat dipelajari, dioperasikan, dan diintegrasikan ke dalam rutinitas kerja sehari-hari.

Pengaruh *innovativeness* terhadap *perceived usefulness*

Temuan analisis menunjukkan bahwa *innovativeness* berpengaruh terhadap *perceived usefulness* dalam adaptasi teknologi aplikasi GoJek pada driver di Kota Garut, mengindikasikan bahwa kecenderungan individu untuk menjadi pelopor dalam adaptasi teknologi baru secara signifikan mempengaruhi persepsi mereka terhadap manfaat yang dapat diperoleh dari aplikasi tersebut. Driver yang memiliki tingkat *innovativeness* tinggi cenderung lebih mudah mengenali dan menghargai kegunaan aplikasi GoJek dalam meningkatkan produktivitas, memperluas jangkauan layanan, dan mengoptimalkan pendapatan mereka. Temuan ini sejalan dengan teori *Technology Readiness Index* yang menjelaskan bahwa *innovativeness* merupakan dimensi yang mencerminkan kecenderungan seseorang untuk menjadi *thought leader* dan *pioneer* dalam mengadopsi teknologi baru. Dalam konteks praktis, driver yang inovatif tidak hanya tertarik pada fitur-fitur baru aplikasi, tetapi juga mampu mengidentifikasi potensi manfaat jangka panjang yang mungkin tidak terlihat oleh pengguna yang kurang inovatif.

Pengaruh *innovativeness* terhadap *perceived ease of use*

Hasil analisis menunjukkan bahwa *innovativeness* berpengaruh terhadap *perceived ease of use* dalam adaptasi teknologi aplikasi GoJek pada driver di Kota Garut mengindikasikan bahwa kecenderungan individu untuk menjadi pelopor teknologi mempengaruhi persepsi mereka terhadap kemudahan penggunaan sistem tersebut. Driver yang memiliki tingkat *innovativeness* tinggi cenderung menganggap aplikasi GoJek sebagai teknologi yang mudah dipelajari, dioperasikan, dan diintegrasikan ke dalam aktivitas kerja sehari-hari mereka. Driver yang inovatif tidak hanya tertarik untuk mencoba teknologi baru, tetapi juga memiliki kemampuan adaptasi yang lebih baik sehingga mereka dapat mengatasi tantangan teknis dengan lebih mudah dan menganggap *interface* aplikasi sebagai sesuatu yang intuitif. Temuan ini juga mengindikasikan bahwa strategi pelatihan dan sosialisasi aplikasi GoJek di Kota Garut dapat lebih efektif jika difokuskan pada pengembangan *mindset* inovatif driver, sehingga mereka dapat lebih mudah mengadopsi dan mengoperasikan teknologi transportasi online dengan tingkat kepercayaan diri yang tinggi.

Pengaruh *innovativeness* terhadap *intention to use* melalui *perceived usefulness*

Hasil analisis yang menunjukkan bahwa *innovativeness* tidak berpengaruh terhadap *intention to use* melalui *perceived usefulness* dalam adaptasi teknologi aplikasi GoJek pada driver di Kota Garut. Hal ini mengindikasikan bahwa meskipun kecenderungan inovatif dapat meningkatkan persepsi manfaat aplikasi, namun hal tersebut tidak secara langsung mentransformasikan menjadi niat untuk menggunakan aplikasi. Temuan ini menunjukkan adanya *disconnect* antara kemampuan individu yang inovatif dalam mengidentifikasi manfaat teknologi dan



keputusan aktual dalam beradaptasi dengan teknologi tersebut.

Pengaruh *innovativeness* terhadap *intention to use* melalui *perceived ease of use*

Hasil analisis menunjukkan bahwa *innovativeness* berpengaruh terhadap *intention to use* melalui *perceived ease of use* dalam adaptasi teknologi aplikasi GoJek pada driver di Kota Garut. Hal tersebut mengindikasikan bahwa jalur mediasi ini merupakan mekanisme yang efektif dalam mendorong adaptasi teknologi transportasi online. Temuan ini menunjukkan bahwa driver yang memiliki kecenderungan inovatif tidak hanya tertarik pada teknologi baru, tetapi juga mempersepsikan aplikasi GoJek sebagai sistem yang mudah digunakan, dan persepsi kemudahan ini selanjutnya meningkatkan niat mereka untuk mengadopsi aplikasi tersebut. Dalam konteks praktis, hal ini berarti bahwa karakteristik *innovativeness* menciptakan fondasi psikologis yang memungkinkan individu untuk mengatasi hambatan kognitif dalam mempelajari teknologi baru, sehingga mereka menganggap interface aplikasi sebagai *user-friendly* dan mudah dikuasai.

Pengaruh *discomfort* terhadap *perceived usefulness*

Temuan menunjukkan bahwa *discomfort* tidak berpengaruh terhadap *perceived usefulness* dalam adaptasi teknologi aplikasi GoJek pada driver di Kota Garut. Hal ini menunjukkan bahwa perasaan tidak nyaman atau kurangnya kontrol terhadap teknologi tidak secara signifikan mempengaruhi persepsi driver mengenai manfaat yang dapat diperoleh dari aplikasi tersebut. Temuan ini menunjukkan bahwa meskipun sebagian driver mungkin mengalami ketidaknyamanan dalam berinteraksi dengan teknologi digital, hal tersebut tidak mengurangi kemampuan mereka untuk mengenali, beradaptasi, dan menghargai kegunaan aplikasi GoJek dalam meningkatkan

efisiensi kerja, memperluas jangkauan pelanggan, dan mengoptimalkan pendapatan. Dalam konteks teoretis, hasil ini mengindikasikan bahwa dimensi *discomfort* dari *Technology Readiness Index* tidak memiliki dampak negatif yang signifikan terhadap evaluasi kognitif mengenai manfaat teknologi. Temuan ini juga mengindikasikan bahwa driver di Kota Garut mampu memisahkan antara perasaan subjektif ketidaknyamanan dengan evaluasi objektif terhadap kegunaan aplikasi, yang menunjukkan tingkat kematangan dalam memahami nilai instrumental teknologi. Implikasi praktis dari hasil ini adalah bahwa strategi komunikasi tentang manfaat aplikasi GoJek tetap dapat efektif meskipun ada driver yang mengalami *discomfort*, karena persepsi manfaat tidak terganggu oleh faktor ketidaknyamanan teknologi.

Pengaruh *discomfort* terhadap *perceived ease of use*

Hasil analisis yang menunjukkan bahwa *discomfort* tidak berpengaruh terhadap *perceived ease of use* dalam adaptasi teknologi aplikasi Go-Jek pada driver di Kota Garut. Ini berarti bahwa perasaan tidak nyaman atau kurangnya kontrol terhadap teknologi tidak secara signifikan mempengaruhi persepsi driver mengenai kemudahan penggunaan aplikasi tersebut. Temuan ini menunjukkan bahwa meskipun sebagian driver mengalami ketidaknyamanan psikologis dalam berinteraksi dengan teknologi digital, hal tersebut tidak mengurangi kemampuan mereka untuk mengevaluasi seberapa mudah aplikasi GoJek dapat dipelajari, dioperasikan, dan diintegrasikan ke dalam rutinitas kerja sehari-hari. Dalam konteks teoretis, hasil ini bertentangan dengan ekspektasi umum bahwa *discomfort* seharusnya berpengaruh negatif terhadap *perceived ease of use*, namun temuan ini mengindikasikan bahwa driver di Kota Garut mampu memisahkan antara perasaan



subjektif ketidaknyamanan dengan evaluasi objektif terhadap interface dan fungsionalitas aplikasi.

Pengaruh *discomfort* terhadap *intention to use* melalui *perceived usefulness*

Hasil analisis yang menunjukkan bahwa *discomfort* tidak berpengaruh terhadap *intention to use* melalui *perceived usefulness* dalam adaptasi teknologi aplikasi GoJek pada driver di Kota Garut mengindikasikan bahwa perasaan tidak nyaman atau kurangnya kontrol terhadap teknologi tidak mempengaruhi niat penggunaan aplikasi melalui jalur mediasi persepsi manfaat. Hal ini dapat dijelaskan karena driver di Kota Garut mampu memisahkan antara aspek emosional ketidaknyamanan dengan evaluasi rasional terhadap kegunaan aplikasi, sehingga jalur dari *perceived usefulness* menuju *intention to use* tetap berfungsi secara optimal tanpa terpengaruh oleh faktor *discomfort*. Temuan ini juga mengindikasikan bahwa ketika manfaat teknologi sudah jelas dan nyata, seperti peningkatan pendapatan dan efisiensi kerja, maka faktor ketidaknyamanan tidak cukup kuat untuk menghambat proses adaptasi teknologi. Implikasi praktis dari hasil ini adalah bahwa strategi komunikasi yang menekankan manfaat konkret aplikasi GoJek tetap dapat efektif dalam mendorong adaptasi teknologi, bahkan di kalangan driver yang mengalami *discomfort* teknologi.

Pengaruh *discomfort* terhadap *intention to use* melalui *perceived ease of use*

Hasil analisis yang menunjukkan bahwa *discomfort* tidak berpengaruh terhadap *intention to use* melalui *perceived ease of use* mengindikasikan bahwa perasaan tidak nyaman terhadap teknologi tidak menghambat niat penggunaan aplikasi GoJek melalui jalur persepsi kemudahan penggunaan. Temuan ini menunjukkan bahwa driver di Kota Garut mampu memisahkan ketidaknyamanan psikologis dengan evaluasi praktis kemudahan

aplikasi, sehingga persepsi kemudahan tetap dapat membentuk niat penggunaan tanpa terpengaruh *discomfort*. Hal ini mengindikasikan bahwa driver memiliki kemampuan adaptasi yang baik meskipun mengalami ketidaknyamanan awal. Implikasi praktisnya adalah program pelatihan yang fokus pada demonstrasi kemudahan penggunaan tetap efektif mendorong adopsi, bahkan bagi driver yang mengalami *discomfort* teknologi.

Pengaruh *insecurity* terhadap *perceived usefulness*

Tabel 8 menjelaskan bahwa *insecurity* tidak berpengaruh terhadap *perceived usefulness* dalam adaptasi teknologi aplikasi GoJek pada driver di Kota Garut mengindikasikan bahwa kekhawatiran atau ketidakpercayaan terhadap keamanan teknologi tidak mempengaruhi persepsi driver mengenai manfaat aplikasi tersebut. Temuan ini menunjukkan bahwa meskipun driver mungkin memiliki keraguan tentang aspek keamanan data, privasi, atau keandalan sistem, hal tersebut tidak mengurangi kemampuan mereka untuk mengenali manfaat praktis seperti peningkatan pendapatan dan efisiensi kerja. Driver di Kota Garut tampaknya mampu memisahkan antara kekhawatiran keamanan dengan evaluasi objektif terhadap kegunaan aplikasi. Hal ini mengindikasikan bahwa persepsi manfaat lebih didasarkan pada *outcome* ekonomis yang *tangible* daripada pertimbangan risiko keamanan yang abstrak. Implikasi praktisnya adalah strategi komunikasi yang menekankan manfaat konkret aplikasi GoJek tetap dapat efektif dalam mendorong adaptasi teknologi, meskipun ada kekhawatiran keamanan di kalangan driver.

Pengaruh *insecurity* terhadap *perceived ease of use*

Hasil analisis menunjukkan bahwa *insecurity* tidak berpengaruh terhadap *perceived ease of use* dalam adaptasi teknologi aplikasi GoJek pada driver di Kota Garut mengindikasikan bahwa kekhawatiran atau ketidakpercayaan



terhadap keamanan teknologi tidak mempengaruhi persepsi driver mengenai kemudahan penggunaan aplikasi tersebut. Temuan ini menunjukkan bahwa meskipun driver memiliki keraguan tentang aspek keamanan data, privasi, atau keandalan sistem, hal tersebut tidak mengurangi kemampuan mereka untuk mengevaluasi seberapa mudah aplikasi GoJek dapat dipelajari dan dioperasikan. Driver di Kota Garut tampaknya mampu memisahkan antara kekhawatiran keamanan dengan penilaian praktis terhadap *interface* dan fungsionalitas aplikasi. Hal ini mengindikasikan bahwa persepsi kemudahan penggunaan lebih didasarkan pada pengalaman langsung mengoperasikan sistem daripada pertimbangan risiko keamanan yang abstrak. Implikasi praktisnya adalah program pelatihan yang fokus pada demonstrasi kemudahan penggunaan aplikasi dapat tetap efektif dalam mendorong adopsi, meskipun ada kekhawatiran keamanan di kalangan driver.

Pengaruh *insecurity* terhadap *intention to use* melalui *perceived usefulness*

Hasil analisis yang menunjukkan bahwa *insecurity* tidak berpengaruh terhadap *intention to use* melalui *perceived usefulness* dalam adaptasi teknologi aplikasi GoJek pada driver di Kota Garut mengindikasikan bahwa kekhawatiran atau ketidakpercayaan terhadap keamanan teknologi tidak menghambat niat penggunaan aplikasi melalui jalur persepsi manfaat. Temuan ini menunjukkan bahwa meskipun driver memiliki keraguan tentang aspek keamanan data, privasi, atau keandalan sistem, hal tersebut tidak mengganggu kemampuan mereka untuk mengenali manfaat aplikasi Go-Jek. Hal ini mengindikasikan bahwa ketika manfaat ekonomis aplikasi sudah jelas dan nyata, kekhawatiran keamanan tidak cukup kuat untuk menghambat proses adopsi teknologi. Implikasi praktisnya adalah strategi komunikasi yang menekankan manfaat konkret aplikasi tetap efektif mendorong adaptasi,

bahkan di kalangan driver yang mengalami kekhawatiran keamanan.

Pengaruh *insecurity* terhadap *intention to use* melalui *perceived ease of use*

Hasil analisis yang menunjukkan bahwa *insecurity* tidak berpengaruh terhadap *intention to use* melalui *perceived ease of use* mengindikasikan bahwa kekhawatiran keamanan teknologi tidak menghambat niat penggunaan aplikasi GoJek melalui jalur persepsi kemudahan penggunaan. Driver di Kota Garut mampu memisahkan kekhawatiran keamanan dengan evaluasi praktis kemudahan aplikasi, sehingga persepsi kemudahan tetap dapat membentuk niat penggunaan tanpa terpengaruh faktor *insecurity*. Hal ini menunjukkan bahwa ketika aplikasi memiliki *interface* yang user-friendly, kekhawatiran keamanan tidak cukup kuat untuk menghambat adaptasi teknologi. Implikasi praktisnya adalah program pelatihan yang fokus pada demonstrasi kemudahan penggunaan tetap efektif mendorong adopsi, bahkan bagi driver yang mengalami kekhawatiran keamanan.

Pengaruh *perceived usefulness* terhadap *intention to use*

Hasil analisis yang menunjukkan bahwa *perceived usefulness* berpengaruh terhadap *intention to use* dalam adaptasi teknologi aplikasi GoJek pada driver di Kota Garut. Hal mengindikasikan bahwa persepsi manfaat aplikasi secara signifikan mendorong niat driver untuk menggunakan teknologi tersebut. Temuan ini menunjukkan bahwa ketika driver mengenali dan menghargai kegunaan aplikasi GoJek dalam meningkatkan efisiensi kerja, memperluas jangkauan pelanggan, dan mengoptimalkan pendapatan, mereka cenderung memiliki niat yang lebih kuat untuk mengadopsi aplikasi tersebut. Hal ini sejalan dengan teori *Technology Acceptance Model* yang menekankan bahwa *perceived usefulness* merupakan determinan utama dalam



pembentukan *intention to use*, dimana individu akan lebih termotivasi menggunakan teknologi jika mereka percaya bahwa teknologi tersebut akan meningkatkan kinerja dan memberikan manfaat nyata. Dalam konteks driver GoJek di Kota Garut, persepsi manfaat yang jelas dan konkret seperti peningkatan pendapatan dan kemudahan mendapatkan penumpang menjadi faktor pendorong utama dalam keputusan adopsi teknologi.

Pengaruh *perceived ease of use* terhadap *intention to use*

Hasil analisis yang menunjukkan bahwa *perceived ease of use* berpengaruh terhadap *intention to use* dalam adaptasi teknologi aplikasi GoJek pada driver di Kota Garut mengindikasikan bahwa persepsi kemudahan penggunaan aplikasi secara signifikan mendorong niat driver untuk mengadopsi teknologi tersebut. Temuan ini menunjukkan bahwa ketika driver menganggap aplikasi GoJek mudah dipelajari, dioperasikan, dan diintegrasikan ke dalam rutinitas kerja sehari-hari, mereka cenderung memiliki niat yang lebih kuat untuk menggunakan aplikasi tersebut. Hal ini sejalan dengan teori *Technology Acceptance Model* yang menekankan bahwa *perceived ease of use* merupakan determinan kunci dalam pembentukan *intention to use*, dimana individu akan lebih termotivasi menggunakan teknologi jika mereka percaya bahwa teknologi tersebut tidak memerlukan usaha mental yang berlebihan.

Secara keseluruhan, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa *optimisme* dan *innovativeness* berpengaruh positif terhadap *perceived usefulness* dan *perceived ease of use*, dengan jalur kemudahan penggunaan lebih konsisten mendorong *intention to use*. Sementara itu, *discomfort* dan *insecurity* tidak berpengaruh signifikan, menandakan hambatan psikologis dan kekhawatiran keamanan tidak menjadi faktor utama. *Perceived usefulness* dan

perceived ease of use terbukti sebagai penentu utama niat penggunaan, sehingga sikap positif, sifat inovatif, kemudahan penggunaan, dan manfaat yang jelas menjadi kunci adaptasi penerimaan teknologi aplikasi oleh driver Gojek di Kota Garut. Temuan ini menegaskan bahwa faktor positif seperti sikap optimis, sifat inovatif, kemudahan penggunaan, dan persepsi manfaat yang jelas memiliki peran krusial dalam mendorong adaptasi yang nantinya berujung pada adopsi teknologi, sedangkan faktor hambatan psikologis dan kekhawatiran keamanan cenderung tidak menjadi penentu utama niat penggunaan.

Kesimpulan

Penelitian ini menunjukkan bahwa kemampuan adaptasi teknologi aplikasi Gojek oleh driver di Kota Garut dipengaruhi secara signifikan oleh sikap optimisme dan sifat inovatif mereka, yang berperan penting dalam membentuk persepsi terhadap kemudahan dan manfaat penggunaan aplikasi. *Optimisme* dan *innovativeness* terbukti meningkatkan *perceived ease of use*, yang kemudian secara signifikan mendorong *intention to use*. Sementara itu, variabel negatif seperti *discomfort* dan *insecurity* tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap *perceived usefulness* maupun *perceived ease of use*, yang mengindikasikan bahwa driver mampu memisahkan antara hambatan psikologis dan penilaian objektif terhadap teknologi. Hasil ini memperkuat peran kemudahan penggunaan (*perceived ease of use*) sebagai faktor paling berpengaruh terhadap niat menggunakan aplikasi dibandingkan dengan persepsi manfaat (*perceived usefulness*). Meskipun pengaruh total antar variabel tergolong lemah berdasarkan nilai R^2 , model TRAM tetap relevan dalam menjelaskan dinamika adaptasi teknologi pada level *grassroots*, yang terutama dalam konteks layanan transportasi digital. Temuan ini menyarankan agar Gojek lebih fokus pada peningkatan fitur antar muka yang mudah diakses, serta memberikan pelatihan interaktif yang mendukung driver dalam



memahami dan menguasai penggunaan aplikasi secara praktis. Bagi driver, penting untuk terus mengembangkan keterbukaan terhadap teknologi agar dapat beradaptasi dalam ekosistem digital yang dinamis. Sementara itu, peneliti selanjutnya disarankan untuk mengeksplorasi variabel eksternal lain seperti faktor sosial, ekonomi, dan budaya lokal yang mungkin lebih kuat dalam mempengaruhi niat penggunaan teknologi di wilayah dengan karakteristik pengguna yang beragam.

Daftar Pustaka

- Abrilia, N. ., & Tri, S. (2020). Pengaruh Persepsi Kemudahan dan Fitur Layanan Terhadap Minat Menggunakan E-Wallet Pada Aplikasi Dana di Surabaya. *Jurnal Pendidikan Tata Niaga*, 3(8), 1006–1012.
- Aisyah, M. N., Nugroho, M. A., & Sagoro, E. M. (2013). *Pengaruh Technology Readiness Terhadap Penerimaan Teknologi Komputer Pada UMKM Di Yogyakarta*. 10, 105–119.
- Anthony, D., & Mutalemwa, K. D. (2014). *Factors influencing the Use of Mobile Payments in Tanzania: Insight from Zantel's Z-pesal services*. *The Journal of Language, Technology & Entrepreneurship in Africa*, 5(2), 69–93.
- APJII. (2024). Survei penetrasi internet Indonesia 2024. Jakarta: Asosiasi Penyelenggara Jasa Internet Indonesia.
- Assima, S. (2024). *What is user adoption?* Assima.
<https://assimasolutions.com/resources/blog/what-is-user-adoption-and-why-is-it-crucial-for-digital-transformation/>
- Chawla, D., & Joshi, H. (2019). *Consumer attitude and intention to adopt mobile wallet in India—An empirical study*. *International Journal of Bank Marketing*.
- Davis, F. D. (1989). *Perceived Usefulness, Perceived Ease of Use, and User Acceptance of Information Technology*. *Management Information Systems*, 3(13), 319–339.
<https://doi.org/10.2307/249008>
- Eko, S., & Carunia, M. F. (2021). Pengaruh *Perceived Usefulness, Perceived Ease of Use dan Trust* terhadap Minat Konsumen dalam Penggunaan Ulang Go-Pay di Kota Jakarta. *Jurnal Manajemen Bisnis Dan Kewirausahaan*, 5(1).
<https://doi.org/10.24912/jmbk.v5i1.10275>
- Ghazali, & Latan. (2015). *Structural Equation Modelling Alternative Method With Partial Last Square*. BP Diponegoro University.
- Hidayat, A. (2017). *The Effect of Product Quality, Service Quality and Attributes Related to Service as Brand Switching Anticipation and Their Implication on Customers' Satisfaction (Empirical Study on The Customers of Clean Water in Nizam Zachman Ocean Fisheries Port Area)*. *Jurnal Sains Pemasaran Indonesia*, 16(3), 203–230.
- Jakarta, G. (2024). *Indonesia's internet users more than double over past decade*.
<https://jakartaglobe.id/tech/indonesias-internet-users-more-than-double-over-past-decade>
- Jhoo, S., & Choi, N. (2015). *Factors affecting undergraduates' selection of online library resources in academic tasks Usefulness, ease-of-use, resource quality, and individual differences*. *Library Hi Tech*, 32(2), 272–291.
- Jr, J. F. ., Hult, G. T. ., Ringle, C. ., Sarstedt, M., P, N. D., & Ray, S. (2023). *Partial Least Squares Structural Equation Modeling*



- (PLS-SEM) Using R. In *Structural Equation Modeling. A Multidisciplinary Journal*, 30(1).
- Kristianto, X. ., Yasin, V., Sianipar, A. . ., Haroen, R., & Fernando, Y. (2022). *Service request management system application development with rapid application development method using web-based bubble sort algorithm. . . International Journal of Informatics, Economics, Management and Science (IJIEMS)*, 1(1), 41–54.
- Kuo, Y. ., Lee, J. ., & Chiu, C. . (2013). *Understanding the role of technology readiness in customers' perception and adoption of self-service technologies. International Journal of Operations & Production Management*, 6(33), 674700.
- Lataan, H., & Noonan, R. (2017). *Partial Least Squares Path Modeling (Basic Concepts, Methodological Issues and Applications)*. In *Partial Least Squares Path Modeling: Basic Concepts, Methodological Issues and Applications*. https://doi.org/https://doi.org/10.1007/978-3-319-64069-3_13
- Lazuardi, L. . (2017). Pengaruh Kesiapan Penerimaan Pengguna Terhadap Penerapan Sistem Informasi Diantara Lembaga Keuangan Mikro Syariah. *12*(1), 145.
- Liljander, V., Gillberg, F., Gummerus, J., & Riel, A. V. (2006). *Technology readiness and the evaluation and Adoption of self-service technologies. 13*, 177–191. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2005.08.004>
- Lwanga, S. ., & Lemeshow. (1991). *Sample size determination in health studies: A practical manual. World Health Organization*.
- Mordor, I. (2023). *Indonesia ride hailing market size | Industry analysis & growth report 2030*. Retrieved from. <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/indonesia-ride-hailing-market>
- OpenText. (2022). *Four ways strong user adoption ensures successful digital transformation*. <https://blogs.opentext.com/four-ways-strong-user-adoption-ensures-successful-digital-transformation/>
- Patil, P., Dwivedi, Y. ., Rana, N. ., & Stefi. (2020). *Understanding Consumer Adoption of Mobile Payment in India: Extending Meta-UTAUT Model With Personal Innovativeness, Anxiety, Trust, and grievance Redressal. International Journal of Information Management*, 54, 102144. 10.1016/j.ijinfomgt.2020.102144
- Rahman, F., & Sari, D. . (2023). Adaptasi teknologi digital dalam masyarakat: Analisis sosiologis terhadap perubahan pola interaksi sosial. *JURNAL PARADIGMA: Journal of Sociology Research and Education*, 12(1), 23–28. <https://ejurnal.unima.ac.id/index.php/paradigma>
- Sari. (2022). *Implementation of information technology and job flexibility on driver performance through job satisfaction as an intervening variable for Gojek (Go-Ride) partners in Bukittinggi City. Journal of Information System, Applied, Management, Accounting and Research*.
- Seligman, M. E. P. (2008). *Learned Optimisme: how to change your mind and your life*. Vintage Book.
- Statista. (2024). *Ride-hailing - Indonesia |*



- Market forecast. Retrieved from. <https://www.statista.com/outlook/mmo/shared-mobility/ride-hailing/indonesia>*
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D*. Alfabeta.
- Walczuch, R., Lemmink, J., & Streukens, S. (2007). *The effect of service employees' technology readiness on technology acceptance*. *Inf. Manag*, 44, 206–215.
- Wang, Z., & Li, H. (2016). *Factors Influencing Usage of Third Party Mobile Payment Services in China: An Empirical Study*.
- Yi, Y., Mun, & Jackson. (2006). *Understanding Information Technology Acceptance by Individual Professional: Toward an Integrative View*. 43, 350–363.
- Zulfikar, F. H. (2021). Analisis Pengaruh Technology Readiness Terhadap Persepsi Penerimaan Teknologi Di Man 1 Kota Semarang (Studi Kasus: Sistem Informasi Elektronik Kinerja Asn Kementerian Agama).

