

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG BERPENGARUH TERHADAP
MINAT PENGGUNAAN APLIKASI TRANSPORTASI *ONLINE* SELAMA
MASA PANDEMI COVID 19 PADA GENERASI MILENIAL DI KOTA
YOGYAKARTA**



SKRIPSI

OLEH:

Nama: Delia Mutia Pratiwi

No. Mahasiswa: 17312231

FAKULTAS BISNIS DAN EKONOMIKA

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

2021

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG BERPENGARUH TERHADAP
MINAT PENGGUNAAN APLIKASI TRANSPORTASI *ONLINE* SELAMA
MASA PANDEMI COVID 19 PADA GENERASI MILENIAL DI KOTA
YOGYAKARTA**

SKRIPSI

Disusun dan diajukan untuk memenuhi salah satu syarat untuk mencapai derajat
Sarjana Strata-1 Program Studi Akuntansi pada Fakultas Bisnis dan Ekonomika

Universitas Islam Indonesia

Oleh:

Nama: Delia Mutia Pratiwi

No. Mahasiswa: 17312231

**PROGRAM STUDI AKUNTANSI
FAKULTAS BISNIS DAN EKONOMIKA
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

2021

PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

“Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam referensi. Apabila dikemudian hari terbukti bahwa pernyataan ini tidak benar maka saya sanggup menerima hukuman/sanksi apapun yang sesuai dengan peraturan yang berlaku.”

Bandar Lampung, 14 Juni 2021

Penulis,



(Delia Mutia Pratiwi)

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG BERPENGARUH TERHADAP
MINAT PENGGUNAAN APLIKASI TRANSPORTASI *ONLINE* SELAMA
MASA PANDEMI COVID 19 PADA GENERASI MILENIAL DI KOTA
YOGYAKARTA**

SKRIPSI

Diajukan Oleh:

Nama: Delia Mutia Pratiwi

No. Mahasiswa: 17312231

Telah disetujui oleh Dosen Pembimbing

Pada Tanggal 20 Mei 2021

Dosen Pembimbing



(Maulidyati Aisyah, S.E., M. Com(Adv).)

BERITA ACARA UJIAN TUGAS AKHIR/SKRIPSI

SKRIPSI BERJUDUL

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG BERPENGARUH TERHADAP MINAT PENGGUNAAN
APLIKASI TRANSPORTASI ONLINE SELAMA MASA PANDEMI COVID 19 PADA GENERASI
MILENIAL DI KOTA YOGYAKARTA**

Disusun oleh : DELIA MUTIA PRATIWI

Nomor Mahasiswa : 17312231

Telah dipertahankan didepan Tim Penguji dan dinyatakan Lulus
pada hari, tanggal: Senin, 05 Juli 2021

Penguji/Pembimbing Skripsi : Maulidyati Aisyah, SE., M.Com(Adv)., CMA.

Penguji : Sigit Handoyo, SE., M.Bus., CFra.



Two handwritten signatures in blue ink, one above the other, on a dotted line background.



Mengetahui
Dekan Fakultas Bisnis dan Ekonomika
Universitas Islam Indonesia

Prof. Jaka Sriyana, Dr., M.Si

MOTTO

“Allah tidak membebani seseorang itu melainkan sesuai dengan kesanggupannya.”

(QS. Al-Baqarah: 286)

“Dan bersabarlah. Sesungguhnya Allah beserta orang-orang yang sabar”

(QS. Al-Anfaal: 46)

“All our Dreams can come true if we have the courage to persue them.”

(Walt Disney)

HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk:

Ayah dan Ibu saya,

Harlin Supriyadi dan Evi Mutri Hayati

Yang selalu mendukung dan mendoakan sejak saya dilahirkan, adik-adik saya yang selalu memberi dukungan dan menghibur, serta teman-teman yang membantu selama ini.

KATA PENGANTAR



Assalamualaikum Wr. Wb.

Alhamdulillah rabbil'alamiin, puji dan syukur kehadiran Allah SWT atas segala rahmat, hidayah, dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Analisis Faktor-Faktor yang Berpengaruh terhadap Minat Penggunaan Aplikasi Transportasi *Online* Selama Masa Pandemi Covid 19 pada Generasi Milenial di Kota Yogyakarta**” sebagai salah satu syarat kelulusan untuk mencapai derajat Sarjana Strata-1 Program Studi Akuntansi pada Fakultas Bisnis dan Ekonomika Universitas Islam Indonesia. Shalawat serta salam penulis haturkan kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW, dengan segala keistimewaannya menjadi suri tauladan bagi umat-umatnya di muka bumi ini.

Penulisan skripsi ini merupakan proses yang cukup panjang dan cukup menguras waktu, pikiran, dan tenaga, serta doa dan dukungan dari banyak pihak. Oleh karena itu, dengan ketulusan dan kerendahan hati penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. **Allah SWT** yang selalu memberikan kemudahan, kelancaram, kekuatan, kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas akhir skripsi ini.
2. **Nabi Muhammad SAW** sebagai suri tauladan di muka bumi ini yang membimbing umatnya dari zaman kegelapan menuju zaman yang terang benderang seperti sekarang ini.

3. **Bapak Fathul Wahid, S.T., M.Sc., Ph.D.** selaku Rektor Universitas Islam Indonesia.
4. **Bapak Prof. Dr. Jaka, S.E., M.Si.** selaku Dekan Fakultas Bisnis dan Ekonomika Universitas Islam Indonesia.
5. **Bapak Johan Arifin, S.E., M.Si., Ph.D.** selaku Ketua Jurusan Akuntansi Universitas Islam Indonesia.
6. **Bapak Dr. Mahmudi, S.E., M.Si., Ak.** selaku Ketua Program Studi Akuntansi Universitas Islam Indonesia.
7. **Ibu Maulidyati Aisyah, S.E., M.Com(Adv).** selaku dosen pembimbing skripsi yang selalu sabar dan ikhlas dalam membimbing skripsi penulis, serta memberikan ilmu, solusi, dan saran yang bermanfaat hingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini.
8. **Orang Tua penulis, Bapak Harlin Supriyadi dan Ibu Evi Mutri Hayati** yang selalu mendoakan, mendukung, memotivasi, memfasilitasi, memberikan perhatian, kasih sayang dan waktunya, serta banting tulang melakukan segalanya untuk penulis sehingga penulis dapat sampai di titik ini. Terima kasih Papa dan Mama atas perjuangan kalian dalam membahagiakan penulis. Semoga sehat selalu dan penulis bisa membuat Papa dan Mama bangga.
9. **Adik Penulis Asyifa Nadia Pratiwi dan Dzikri Arya Wardhana,** terima kasih telah mendukung, mendoakan, dan menghibur penulis dikala penulis lelah dan penat menyusun skripsi. Terima kasih selalu menjadi tempat penulis mencurahkan isi hatinya, semoga penulis dapat menjadi kakak yang dapat membanggakan.

10. **Pakde dan Bude Penulis, Bapak Mulyono dan Ibu Sri Lestari**, terima kasih telah memberikan doa, dukungan, dan kasih sayang, serta telah menjadi orang tua kedua penulis selama di Jogja. Semoga Allah senantiasa membalas kasih sayang dan jasa Pakde dan Bude.
11. **Kakak sepupu penulis, Mas Dian, Mas Dani, Dan Mba Ima**, terima kasih telah memberikan doa dan kasih sayang. Semoga Allah senantiasa membalas kebaikan-kebaikan selama penulis tinggal di Jogja.
12. **Lidion Alferi Pratama**, terima kasih telah menjadi partner penulis dalam segala hal. Terima kasih telah selalu ada, memberikan bantuan, dukungan, motivasi kepada penulis sehingga penulis terpacu untuk segera menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih selalu menghibur dan menjadi tempat penulis mencurahkan keluh kesah. Semoga Allah memudahkan jalan kita dan bisa membahagiakan keluarga dan orang-orang tersayang.
13. **Alya Jihan Raihana, Anandita Dwi Agustine, dan Wulan Nelafana**, terima kasih telah menjadi sahabat rasa keluarga. Terima kasih telah menemani dan menghibur sejak menjadi mahasiswa hingga saat ini. Semoga kita tetap “utuh” dan selalu bersama berbagi cerita dan menjadi rumah serta keluarga bagi penulis.
14. **Teman-temanku sedari SMP Artanti, Rosmawan, Regina, dan Setara**, terima kasih telah menjadi bagian cerita dalam hidup penulis. Walaupun kita berada di tempat berbeda, kita selalu saling mendukung dan mendoakan. Semoga kita selalu bersama.

15. **Brenda Nathasya Siahaan, Cheline Felia Putri, Dinda Fujiarti, Nadia Fani Agustarini**, terima kasih telah menjadi teman dan penyemangat penulis sejak SMA. Semoga kita sukses dan dapat membanggakan orang tua.
16. **Bella, Mauli, Nisa**, terima kasih telah menjadi teman dan penyemangat sejak SD. Semoga kita sukses dan selalu bersama.
17. **Ambar dan Ganis**, terima kasih telah saling memberi semangat.
18. **Teman-teman satu bimbingan**, terima kasih telah saling memberi semangat. Semoga kita dapat sukses di dunia maupun di akhirat.
19. **Teman-teman akuntansi FBE UII 2017**, terima kasih atas kenangan yang tak terlupakan. Sukses selalu teman-teman.
20. **Para Responden**, yang telah meluangkan waktunya untuk mengisi kuesioner sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini.

Semoga kebaikan pihak-pihak tersebut dibalas oleh Allah SWT dan semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis dan pihak-pihak yang berkepentingan. Penulis memohon maaf apabila masih terdapat kekurangan dalam skripsi ini, dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritik yang membangun guna menyempurnakan penulisan skripsi ini.

Sekian

Wassalamualaikum Wr. Wb

Penulis,

Delia Mutia Pratiwi

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
BERITA ACARA	v
MOTTO.....	vi
HALAMAN PERSEMBAHAN	vii
KATA PENGANTAR.....	viii
DAFTAR ISI	xii
DAFTAR TABEL.....	xv
DAFTAR GAMBAR	xvi
DAFTAR LAMPIRAN	xvii
<i>ABSTRACT</i>	xviii
ABSTRAK	xix
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	5
1.3. Tujuan Penelitian	6
1.4. Manfaat Penelitian	7
1.5. Sistematika Penulisan	8
BAB II.....	10
KAJIAN PUSTAKA.....	10
2.1. Landasan Teori	10
2.1.1. Unified Theory of Acceptance and Use of Technology (UTAUT).....	10
2.1.2. Ekspektasi Kinerja (<i>Performance Expectancy</i>)	12
2.1.3. Ekspektasi Usaha (<i>Effort Expectancy</i>)	12
2.1.4. Pengaruh Sosial (<i>Social Influence</i>)	12
2.1.5. Kondisi Pendukung (<i>Facilitating Condition</i>)	13
2.1.6. <i>E-Commerce</i>	13
2.1.7. Transportasi <i>Online</i> (<i>Online Transportation</i>).....	14

2.1.8.	Pandemi COVID-19.....	16
2.2.	Penelitian Terdahulu	17
2.3.	Hipotesis Penelitian	20
2.3.1	Pengaruh ekspektasi kinerja terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi <i>online</i> selama masa Pandemi COVID-19.	20
2.3.2	Pengaruh ekspektasi usaha terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi <i>online</i> selama masa Pandemi COVID-19.	21
2.3.3	Pengaruh <i>social influence</i> (pengaruh sosial) terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi <i>online</i> selama masa Pandemi COVID-19.....	21
2.3.4	Pengaruh kondisi pendukung terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi <i>online</i> selama masa Pandemi COVID-19.	22
2.4.	Rerangka Penelitian	23
BAB III.....		24
METODE PENELITIAN		24
3.1	Sampel dan Populasi	24
3.2	Jenis dan Sumber Data.....	25
3.3	Teknik Pengumpulan Data	25
3.4	Definisi dan Pengukuran Variabel Penelitian.....	26
3.4.1.	Variabel Terikat (<i>Dependent Variable</i>).....	26
3.4.2.	Variabel Bebas (<i>Independent Variable</i>)	27
3.5	Metode Analisis.....	31
3.5.1.	Analisis Statistik Deskriptif	31
3.5.2.	Uji Instrumen Data.....	31
3.5.3.	Uji Asumsi Klasik.....	32
3.5.4.	Analisis Regresi Berganda.....	33
3.5.5.	Koefisien Determinasi (R^2).....	34
3.5.6.	Uji T	34
BAB IV		36
ANALISIS DAN PEMBAHASAN		36
4.1.	Deskripsi Objek Penelitian.....	36
4.1.1.	Karakteristik Berdasarkan Kelamin	36
4.1.2.	Karakteristik Berdasarkan Usia	37
4.1.3.	Karakteristik Berdasarkan Pekerjaan	37
4.1.4.	Karakteristik Berdasarkan Pengeluaran dalam Sebulan	38

4.1.5.	Karakteristik Berdasarkan Penggunaan Aplikasi Transportasi <i>online</i> dalam sebulan.	39
4.1.6.	Karakteristik Berdasarkan Lama Menggunakan Aplikasi Transportasi <i>Online</i>	40
4.2.	Hasil Uji Statistik Deskriptif	41
4.3.	Hasil Uji Validitas	43
4.4.	Hasil Uji Reliabilitas.....	44
4.5.	Uji Asumsi Klasik.....	45
4.5.1.	Uji Normalitas	45
4.5.2.	Uji Multikolinearitas	45
4.5.3.	Uji Heteroskedastisitas	46
4.6.	Analisis Regresi Berganda	47
4.6.1.	Uji Koefisien Determinasi	50
4.6.2.	Uji T	51
4.7.	Hasil Uji Hipotesis.....	52
BAB V	60
SIMPULAN DAN SARAN	60
5.1.	Kesimpulan.....	60
5.2.	Keterbatasan Penelitian.....	61
5.3.	Implikasi Penelitian	62
5.4.	Saran	62
DAFTAR PUSTAKA	64
LAMPIRAN 1	68

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Skala Likert	26
Tabel 4. 1 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	36
Tabel 4. 2 Karakteristik Responden Berdasarkan Usia Responden	37
Tabel 4. 3 Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan Responden	38
Tabel 4. 4 Karakteristik Responden Berdasarkan Pengeluaran Sebulan Responden	38
Tabel 4. 5 Karakteristik Responden Berdasarkan Penggunaan Aplikasi Sebulan Responden	39
Tabel 4. 6 Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Menggunakan Aplikasi Responden	40
Tabel 4. 7 Hasil Uji Statistik Deskriptif.....	41
Tabel 4. 8 Hasil Uji Validitas	43
Tabel 4. 9 Hasil Uji Reliabilitas	44
Tabel 4. 10 Hasil Uji Normalitas.....	45
Tabel 4. 11 Hasil Uji Multikolinearitas	46
Tabel 4. 12 Uji Heteroskedastisitas	46
Tabel 4. 13 Hasil Uji Regresi Linier Berganda	48
Tabel 4. 14 Hasil Uji Koefisien Determinasi	50
Tabel 4. 15 Hasil Uji T.....	51
Tabel 4. 16 Rangkuman Hasil Pengujian Hipotesis Penelitian	59

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Model UTAUT	11
Gambar 2. 2 Kerangka Penelitian.....	23
Gambar 4. 1 Hasil Uji Heteroskedastisitas (Scatterplot)	47



DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1	68
LAMPIRAN 2	75
LAMPIRAN 3	90
LAMPIRAN 4	95
LAMPIRAN 5	97



ABSTRACT

Online transportation is one type of e-commerce, which is a modern internet-based transportation service. Online transportation uses an application, where consumers or users can order directly through the application on their smartphone. In addition to ordering transportation services (Go-Ride, Go-Car, Grab-Bike, Grab-Car), online transportation applications can also be used to order food (Go-Food, Grab-Food delivery), delivery packages (Go-Send,), direct shopping (Go-Shop, Go-Mart), payment method (Go-pay), and others. The purpose of this study is to determine the effect of performance expectancy, effort expectancy, social influence, and facilitating condition on intention to use online transportation applications during the COVID-19 pandemic. This study adopts the Unified Theory of Acceptance and Use of Technology (UTAUT) model. This study uses primary data by distributing online questionnaires. Respondents in this study are 101 millennial generations in the city of Yogyakarta. The tool used in this study is SPSS Statistic 25. The results of this study indicate that performance expectancy, effort expectancy, social influence, and facilitating condition have a positive and significant effect on intention to use online transportation applications during the COVID-19 pandemic.

Keywords: *transportation online, UTAUT, GOJEK, GRAB, intention to use, behavior intention, the COVID-19 pandemic.*

ABSTRAK

Transportasi *online* adalah salah satu bentuk perusahaan *e-commerce*, yang merupakan suatu jasa pelayanan transportasi modern berbasis internet. Transportasi online menggunakan suatu aplikasi, dimana konsumen atau penggunanya dapat langsung memesan melalui aplikasi yang ada di *smartphone* mereka. Selain untuk pemesanan jasa transportasi (*Go-Ride, Go-Car, Grab-Bike, Grab-Car*), aplikasi transportasi *online* juga dapat digunakan untuk pesan antar makanan (*Go-Food, Grab-Food*), pengantaran paket dalam kota (*Go-Send,*), belanja langsung antar (*Go-Shop, Go-Mart*), metode pembayaran (*Go-pay*), dan lain-lain. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh ekspektasi kinerja, ekspektasi usaha, pengaruh sosial, dan kondisi pendukung terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* selama masa pandemi COVID-19. Penelitian ini mengadopsi model *Unified Theory of Acceptance and Use of Technology* (UTAUT). Penelitian ini menggunakan data primer dengan menyebarkan kuesioner secara *online*. Responden dalam penelitian ini adalah 101 generasi milenial di Kota Yogyakarta. Alat yang digunakan dalam penelitian ini adalah program SPSS *Statistic 25*. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ekspektasi kinerja, ekspektasi usaha, pengaruh sosial, dan kondisi pendukung berpengaruh positif dan signifikan terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* selama masa pandemi COVID-19.

Kata kunci: Transportasi *online*, UTAUT, GOJEK, GRAB, minat penggunaan, niat perilaku, pandemi COVID-19.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perkembangan teknologi informasi semakin hari semakin pesat. Dengan adanya perkembangan teknologi ini segala aspek kehidupan menjadi lebih mudah dan cepat. Berdasarkan survey yang dilakukan Asosiasi Pengguna Jaringan Internet periode 2019-2020 jumlah pengguna internet di Indonesia yaitu 196,71 juta jiwa, dari total penduduk Indonesia sebanyak 266,91 juta jiwa. Hal tersebut menunjukkan kenaikan pengguna internet dari yang sebelumnya hanya 64,8% atau sebanyak 171,17 juta jiwa pada tahun sebelumnya (APJII, 2020).

Saat ini teknologi berada diposisi yang sangat tinggi dalam mendukung segala aktivitas manusia, terutama dalam aspek kebutuhan akan barang dan jasa. Dengan adanya perkembangan teknologi tersebut membuat manusia menjadi konsumtif dan menginginkan semuanya serba mudah dan instan. Oleh karena itu, perusahaan terus berlomba-lomba berinovasi untuk menawarkan kemudahan dalam mendukung kebutuhan masyarakat. Salah satu inovasi teknologi dalam meningkatkan persaingan bisnis adalah dengan *e-commerce*. Transportasi *online* merupakan salah satu bentuk perusahaan *startup e-commerce* yang memiliki perkembangan bisnis dan pertumbuhan pasar yang cepat (Okezone, 2019). Transportasi *online* memiliki peranan penting dalam kehidupan manusia karena dapat membantu seseorang untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain dan dapat mempermudah kegiatan sehari-

hari. Berdasarkan penelitian Gunawan, (2017). Bisnis transportasi *online* menjadi salah satu prospek usaha yang menguntungkan terutama di kota-kota besar.

Alasan aplikasi transportasi *online* banyak diminati karena pengguna dapat lebih efisien, aman, dan nyaman saat menggunakan. Pengguna dapat langsung memesan kapan saja dan dimana saja melalui aplikasi dan pengemudi terdekat segera menerimanya. Tarif yang dikenakan juga sudah ditentukan di aplikasi sehingga tidak ada proses tawar-menawar seperti pada ojek konvensional. Selain itu perjalanan selama menggunakan transportasi *online* akan dipantau melalui sistem GPS sehingga pengguna merasa aman saat menggunakan. Selain untuk pemesanan transportasi (*Go-Ride, Go-Car, Grab-Bike, Grab-Car*), aplikasi transportasi *online* juga dapat digunakan untuk pesan antar makanan (*Go-Food, Grab-Food*), pengantaran paket dalam kota (*Go-Send,*), belanja langsung antar (*Go-Shop, Go-Mart*), metode pembayaran (*Go-pay*), dan lain-lain. Beberapa transportasi berbasis *online* yang ada di Indonesia antara lain GOJEK, GRAB, MAXIM dan lain-lain.

Beberapa transportasi berbasis *online* yang banyak diminati masyarakat yaitu GOJEK dan GRAB. Berdasarkan survei Alvara *Research Center* mengenai perilaku dan preferensi konsumen Milenial Indonesia terhadap Aplikasi *E-Commerce* 2019 bahwa GOJEK menjadi aplikasi penyedia jasa transportasi berbasis *online* yang diminati oleh para milenial (Suara.com, 2019) . Selain itu, dalam penelitian Tumuwe et al., (2018) adanya ojek *online* ternyata mendapat perhatian khusus serta menjadi tren di kalangan mahasiswa. Hal ini dikarenakan pengetahuan dan pendidikan mahasiswa yang memadai terkait ojek *online* serta

kegiatan mahasiswa umumnya tidak dapat dipisahkan dari kepentingan pendukung seperti penyiapan pangan, pakaian, kesehatan dan kegiatan sosial dan budaya lainnya (Tumuwe et al., 2018).

Di tahun berikutnya, berdasarkan riset yang dilakukan oleh *Blackbox Research* dan Toluna pada Juni 2020 transportasi *online* GRAB menjadi merek paling diminati dengan kepuasan tertinggi di Indonesia (Kompas.com, 2020). Riset tersebut dilakukan bertujuan untuk menganalisis konsumsi masyarakat Asia Tenggara serta memberi pandangan mengenai pergeseran kebiasaan baru (*new normal*) konsumen selama masa pandemi.

Pada tanggal 2 Maret 2020, pemerintah Indonesia mengumumkan dua pasien positif terinfeksi virus COVID-19. COVID-19 menyebar begitu cepat ke seluruh penjuru dunia termasuk Indonesia. Pandemi COVID-19 berubah menjadi pandemi yang menyeramkan bagi masyarakat. Hingga penelitian ini ditulis sudah terdapat 120.176.364 kasus dari seluruh dunia yang terjangkit COVID-19 dan 2.659.578 diantaranya meninggal dunia (News.google.com, 2021). Sementara di Indonesia sudah terdapat 1.425.044 kasus yang terjangkit COVID-19 dan 38.573 diantaranya meninggal dunia (News.google.com, 2021).

Pandemi COVID-19 yang telah menyebar pada akhirnya membawa risiko yang sangat buruk bagi perekonomian dunia termasuk Indonesia khususnya dari sisi pariwisata, perdagangan serta investasi (Nasution et al., 2020). Dengan adanya transportasi *online* ini, memudahkan masyarakat dalam melakukan mobilitas, membeli makanan, obat-obatan atau barang, serta bertransaksi di masa adaptasi

kebiasaan baru selama pandemi COVID-19. Hal ini dapat membantu para pedagang dan menaikkan perekonomian Indonesia khususnya pada masa pandemi saat ini.

Salah satu model untuk meneliti tentang penerimaan teknologi adalah *Unified Theory of Acceptance and Use of Technology* (UTAUT). Model ini merupakan model penerimaan teknologi yang menjelaskan perilaku *user* terhadap teknologi informasi (Venkatesh et al., 2003). Dalam UTAUT terdapat 4 faktor yang mempengaruhi masyarakat dalam penggunaan aplikasi.

Berdasarkan penelitian terdahulu, pada penelitian Mulyani, (2017), Firtian et al., (2017), Rahi et al., (2019), Chandra et al., (2020) mendapatkan hasil bahwa ekspektasi kinerja (*performance expectancy*) berpengaruh positif terhadap *behavior intention*. Namun pada penelitian Piarna & Fathurohman, (2020) ekspektasi kinerja (*performance expectancy*) tidak berpengaruh pada penggunaan teknologi. Selanjutnya ekspektasi usaha (*effort expectancy*) berdasarkan penelitian Mulyani, (2017), Firtian et al., (2017), Rahi et al., (2019), Chandra et al., (2020) berpengaruh pada penggunaan teknologi. Namun pada penelitian Piarna & Fathurohman, (2020) ekspektasi usaha (*effort expectancy*) tidak berpengaruh.

Faktor pengaruh social (*social influence*) berdasarkan penelitian Mulyani, (2017), Firtian et al., (2017), Rahi et al., (2019), Piarna & Fathurohman, (2020) berpengaruh pada minat penggunaan teknologi. Namun pada Chandra et al., (2020) menghasilkan bahwa pengaruh social (*social influence*) tidak memiliki pengaruh terhadap penerimaan masyarakat untuk menggunakan transportasi *online*. Selanjutnya kondisi pendukung (*facilitating condition*) berdasarkan penelitian

Mulyani, (2017), Rahi et al., (2019), Chandra et al., (2020), Piarna & Fathurohman, (2020) memiliki pengaruh pada minat menggunakan teknologi. Namun pada penelitian Firtian et al., (2017) secara parsial tidak memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap perilaku menggunakan (*use behavior*) aplikasi GOJEK. Berdasarkan penelitian-penelitian di atas menunjukkan bahwa variabel-variabel independen tersebut masih menunjukkan inkonsistensi, sehingga peneliti ingin menguji kembali model UTAUT.

Sesuai dengan latar belakang tersebut, sehingga peneliti tertarik untuk menelaah tentang “**Analisis Faktor-Faktor yang Berpengaruh terhadap Minat Penggunaan Aplikasi Transportasi *Online* Selama masa Pandemi COVID-19 pada Generasi Milenial di Kota Yogyakarta**”. Alasan dilakukannya penelitian ini karena masih terdapat ketidakkonsistenan pada hasil penelitian-penelitian sebelumnya serta Pandemi COVID-19 merupakan fenomena baru dan sangat berdampak dalam segala aspek kehidupan salah satunya perekonomian.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, rumusan masalah yang dapat diambil sebagai berikut:

1. Apakah ekspektasi kinerja (*performance expectancy*) berpengaruh pada minat masyarakat dalam menggunakan aplikasi transportasi *online* pada masa Pandemi COVID-19?

2. Apakah ekspektasi usaha (*effort expectancy*) berpengaruh pada minat masyarakat dalam menggunakan aplikasi transportasi *online* pada masa Pandemi COVID-19?
3. Apakah pengaruh sosial (*social influence*) berpengaruh pada minat masyarakat dalam menggunakan aplikasi transportasi *online* pada masa Pandemi COVID-19?
4. Apakah kondisi pendukung (*facilitating condition*) berpengaruh pada minat masyarakat dalam menggunakan aplikasi transportasi *online* pada masa Pandemi COVID-19?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis ekspektasi kinerja (*performance expectancy*) berpengaruh pada minat masyarakat dalam menggunakan aplikasi transportasi *online* pada masa Pandemi COVID-19.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis ekspektasi usaha (*effort expectancy*) berpengaruh pada minat masyarakat dalam menggunakan aplikasi transportasi *online* pada masa Pandemi COVID-19.
3. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh sosial (*social influence*) berpengaruh pada minat masyarakat dalam menggunakan aplikasi transportasi *online* pada masa Pandemi COVID-19.

4. Untuk mengetahui dan menganalisis kondisi pendukung (*facilitating condition*) berpengaruh pada minat masyarakat dalam menggunakan aplikasi transportasi *online* pada masa Pandemi COVID-19.

1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Bagi Pengguna

Bagi pengguna, penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan mengenai pengaruh ekspektasi kinerja, ekspektasi usaha, pengaruh sosial, dan kondisi pendukung terhadap minat masyarakat menggunakan aplikasi transportasi *online*.

2. Bagi Perusahaan

Bagi perusahaan, penelitian ini diharapkan dapat dijadikan referensi dan masukan, sehingga perusahaan dapat meningkatkan niat masyarakat untuk menggunakan aplikasi transportasi *online*.

3. Bagi Akademisi

Bagi akademisi, penelitian ini diharapkan bermanfaat dan memberikan pengetahuan mengenai Analisis Faktor Minat Penggunaan aplikasi transportasi *online* pada masa Pandemi COVID-19 dengan model UTAUT serta diharapkan mampu menjadi referensi untuk penelitian selanjutnya.

1.5. Sistematika Penulisan

Skripsi ini disajikan dalam 5 (lima) bab, di mana setiap bab tersebut akan disusun secara sistematis sehingga dapat mudah memahami hubungan antara satu (1) bab dengan bab lainnya. Berikut ini sistematika penulisannya :

BAB I: PENDAHULUAN

Bab ini berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan masalah, dan sistematika penulisan.

BAB II: TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini berisi tentang landasan teori yang didapat dari literatur-literatur yang relevan dan mendasari variabel ekspektasi kinerja, ekspektasi usaha, pengaruh sosial, dan kondisi pendukung, dan bahasan hasil-hasil dari penelitian sebelumnya mengenai variabel yang diteliti. Dalam bab ini juga diterangkan kerangka pemikiran dan hipotesis untuk setiap variabel yang mempengaruhi minat penggunaan aplikasi transportasi *online*.

BAB III: METODE PENELITIAN

Pada bab ini berisi mengenai deskripsi operasional masing-masing variabel yang diteliti, penentuan populasi dan sampel, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, dan metode analisis data.

BAB IV: ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini berisi tentang analisis data, interpretasi hasil dan pembahasan dari hasil penelitian yang dilakukan.

BAB V: KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini berisi kesimpulan akhir yang didapat dari hasil analisis pada bab sebelumnya serta implikasinya dan saran-saran yang diberikan kepada berbagai pihak yang berkepentingan atas hasil penelitian. Selain itu, bab ini juga menjelaskan keterbatasan penelitian.



BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1. Landasan Teori

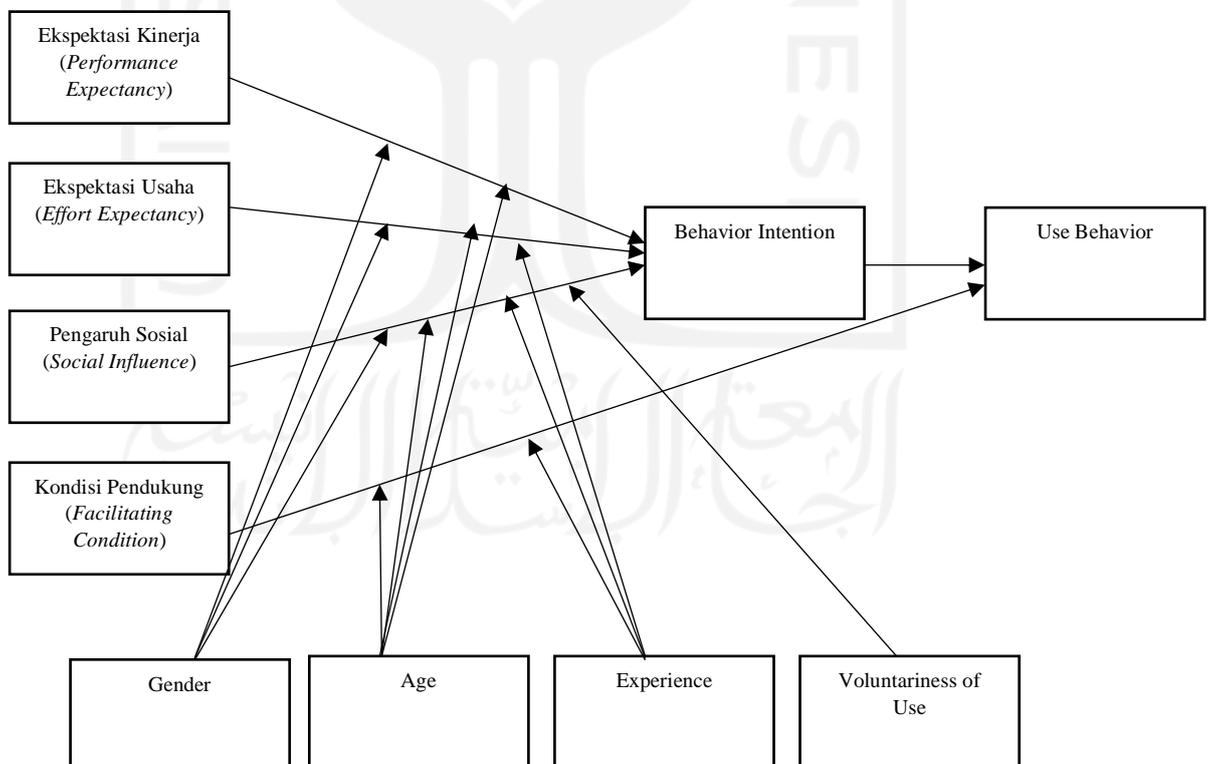
2.1.1. Unified Theory of Acceptance and Use of Technology (UTAUT)

Unified Theory of Acceptance and Use of Technology (UTAUT) adalah teori yang dikembangkan oleh Venkatesh et al. (2003), dengan menggabungkan delapan teori dalam penerimaan teknologi (*Acceptance Technology*) yaitu *Theory of Reasoned Action* (TRA), *Technology Acceptance Model* (TAM), *Motivational Model* (MM), *Theory of Planned Behavior* (TPB), *A Model Combining The Technology Acceptance Model and The Theory of Planned Behavior* (C-TAM-TPB), *The Model of PC Utilization* (MPCU), *The Innovation Diffusion Theory* (IDT), dan *The Social Cognitive Theory* (SCT). UTAUT merupakan teori yang dapat digunakan untuk memprediksi tingkat penerimaan dan penggunaan teknologi informasi oleh penggunanya. (Firtian et al., 2017)

Teori *Unified Theory of Acceptance and Use of Technology* (UTAUT) mempunyai empat faktor yang mempengaruhi antara lain ekspektasi kinerja (*performance expectancy*), ekspektasi usaha (*effort expectancy*), pengaruh sosial (*social influence*) dan kondisi pendukung (*facilitating condition*). Ekspektasi kinerja (*performance expectancy*) dimaksudkan sejauh mana individu percaya bahwa menggunakan sistem akan membantunya dalam mencapai keuntungan dalam kinerja (Venkatesh et al., 2003). Selanjutnya ekspektasi usaha (*effort expectancy*) artinya tingkat kemudahan terkait penggunaan sistem (Venkatesh et

al., 2003). Pengaruh sosial (*social influence*) artinya sejauh mana individu percaya apabila orang lain atau lingkungan sekitar dapat mendorong individu dalam menerapkan sistem (Venkatesh et al., 2003). Terakhir, kondisi pendukung (*facilitating condition*) artinya adalah Kondisi pendukung mengacu pada sejauh mana individu percaya bahwa infrastruktur yang ada di organisasi mendukung penggunaan teknologi (Venkatesh et al., 2003).

Dengan demikian, penulis tertarik menggunakan model UTAUT karena model ini meneliti tentang penerimaan dan minat konsumen untuk menggunakan teknologi yang sangat cocok dengan penelitian Analisis faktor-faktor yang berpengaruh terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* selama Masa Pandemi COVID-19.



Sumber : Venkatesh et al., (2003)

Gambar 2. 1 Model UTAUT

2.1.2. Ekspektasi Kinerja (*Performance Expectancy*)

Ekspektasi kinerja atau *performance expectancy* adalah sejauh mana individu percaya bahwa menggunakan sistem akan membantunya dalam mencapai keuntungan dalam kinerja (Venkatesh et al., 2003) .Dengan demikian, faktor ekspektasi kinerja (*performance expectancy*) mempengaruhi niat perilaku terhadap teknologi. Selain itu pengertian lain mengenai ekspektasi kinerja (*performance expectancy*) diartikan sebagai seberapa tinggi seseorang percaya tentang menggunakan suatu sistem akan membantunya dalam mendapatkan keuntungan-keuntungan kinerja dalam pekerjaannya. (Firtian et al., 2017)

2.1.3. Ekspektasi Usaha (*Effort Expectancy*)

Menurut sistem Venkatesh et al., (2003) ekspektasi usaha atau *effort expectancy* artinya tingkat kemudahan terkait penggunaan. Dengan kata lain ekspektasi usaha (*effort expectancy*) yaitu tingkat kemudahan yang dihubungkan dengan penggunaan suatu sistem (Firtian et al., 2017).

2.1.4. Pengaruh Sosial (*Social Influence*)

Pengaruh sosial menurut Venkatesh et al., (2003) yaitu sejauh mana individu percaya apabila orang lain atau lingkungan sekitar dapat mendorong individu dalam menerapkan sistem. Pengaruh sosial atau *social influence* dapat diartikan sebagai sejauh mana seorang individu mempersepsikan kepentingan yang dipercaya oleh orang lain yang akan mempengaruhinya menggunakan sistem yang baru. (Firtian et al., 2017).

2.1.5. Kondisi Pendukung (*Facilitating Condition*)

Kondisi pendukung atau *facilitating condition* menurut Venkatesh et al., (2003) adalah kondisi pendukung mengacu pada sejauh mana individu percaya bahwa infrastruktur yang ada di organisasi mendukung penggunaan teknologi. *Facilitating condition* juga dapat diartikan kondisi-kondisi memfasilitasi yang artinya sejauh mana seseorang percaya bahwa infrastruktur organisasional dan teknikal tersedia untuk mendukung sistem. (Firtian et al., 2017).

2.1.6. E-Commerce

Selain itu menurut Asosiasi *E-Commerce* Indonesia pengertian *e-commerce* adalah kegiatan melakukan transaksi bisnis (pembelian, penjualan, pemesanan, dan pengiklanan) secara elektronik dengan menggunakan internet sebagai media yang paling utama. Transportasi *online* merupakan salah satu bentuk perusahaan *e-commerce*. *E-commerce* dibagi menjadi beberapa jenis, antara lain :

a. B2C (*Business-to-Consumer*)

B2C artinya transaksi bisnis antara organisasi bisnis dan konsumen. Di dalam praktik B2C, penjual adalah perusahaan dan pembeli adalah individu atau pelanggan (Rainer, 2015).

b. B2B (*Business-to-Business*)

B2B artinya transaksi bisnis antara organisasi bisnis dengan organisasi bisnis lainnya (*interorganizational marketing*). Di dalam praktik transaksi B2B, penjual maupun pembelinya merupakan organisasi bisnis (Rainer.2015).

c. *C2C (Consumer-to-Consumer)*

C2C artinya transaksi informasi atau keuangan antar konsumen dengan konsumen lainnya, namun biasanya dimediasi melalui situs bisnis. Di dalam transaksi C2C, seseorang menjual produk atau layanannya kepada orang lain (Rainer, 2015).

d. *B2E (Business-to-Employee)*

B2E artinya sebuah organisasi secara internal menggunakan *e-commerce* untuk memberikan informasi dan layanan kepada karyawannya.

e. *E-government*

E-government artinya penggunaan teknologi internet secara umum dan *e-commerce* di dalam pemerintah untuk menyampaikan informasi dan pelayanan publik kepada negara (G2C;C2G), para mitra bisnis dan pemasok (G2B;B2G), dan antar instansi pemerintah (G2G).

f. *Mobile Commerce*

Mobile Commerce atau *m-commerce* merupakan *e-commerce* yang dilakukan sepenuhnya di dalam lingkungan nirkabel. Contohnya adalah penggunaan ponsel untuk berbelanja melalui internet dan praktik *social computing*.

2.1.7. Transportasi Online (Online Transportation)

Pengertian transportasi *online* adalah pelayanan jasa transportasi yang berbasis internet dalam setiap kegiatan transaksinya, mulai dari pemesanan, pemantauan jalur, pembayaran, dan penilaian terhadap jasa itu sendiri (Angraeni et

al., 2020). Transportasi *online* menggunakan suatu aplikasi, dimana konsumen atau penggunanya dapat langsung memesan melalui aplikasi yang ada di *smartphone* mereka. Ketika konsumen melakukan pemesanan dengan aplikasi tersebut, detail pesanan seperti tarif, identitas pengemudi, lama waktu pengemudi tiba di lokasi konsumen langsung terlihat di aplikasi tersebut.

Dengan adanya transportasi *online*, konsumen atau para penumpang dimudahkan karena tidak perlu berjalan ke pangkalan ojek atau menunggu di pinggir jalan untuk mendapatkan taksi. Selain itu tarif yang dikenakan sudah ditentukan di aplikasi sehingga tidak ada proses tawar-menawar seperti ojek konvensional. Penumpang tidak perlu khawatir mengenai tarif yang membengkak karena tarif ditentukan di awal perjalanan. Perjalanan selama menggunakan transportasi *online* juga akan dipantau melalui sistem GPS. Oleh karena itu, hal tersebut dapat meminimalisir adanya tindak kejahatan dan pengguna merasa aman saat menggunakan.

Berikut ini adalah jasa yang ditawarkan transportasi *online* antara lain pesan antar makanan (*Go-Food, Grab-Food*), pengantaran paket dalam kota (*Go-Send*), belanja langsung antar (*Go-Shop, Go-Mart*), metode pembayaran (*Go-pay*), dan lain-lain. Jasa-jasa yang ditawarkan transportasi *online* dapat membantu masyarakat melakukan kebiasaan baru (*new normal*) selama masa pandemi COVID-19.

2.1.8. Pandemi COVID-19

Pandemi COVID-19 merupakan fenomena virus yang menjadi perhatian saat ini dikarenakan penularannya yang begitu cepat yang menyebabkan banyak korban terinfeksi. Menurut Kementerian Kesehatan Republik Indonesia, *Coronavirus* atau COVID-19 merupakan keluarga besar virus yang menyebabkan penyakit ringan sampai berat, seperti *common cold* atau pilek dan penyakit yang serius seperti MERS dan SARS.

Virus ini pertama kali terdeteksi di Wuhan, China pada tanggal 30 Desember 2019. Saat ini sudah terdapat 120.176.364 kasus dari seluruh dunia yang terjangkit COVID-19 dan 2.659.578 diantaranya meninggal dunia (News.google.com, 2021). Sementara pada tanggal 2 Maret 2020, pemerintah Indonesia mengumumkan dua pasien positif terinfeksi virus COVID-19. COVID-19 menyebar begitu cepat ke seluruh penjuru dunia termasuk Indonesia. Pandemi COVID-19 berubah menjadi pandemi yang menyeramkan bagi masyarakat. Saat ini di Indonesia sudah terdapat 1.425.044 kasus yang terjangkit COVID-19 dan 38.573 diantaranya meninggal dunia (News.google.com, 2021). Virus tersebut berkembang dan menyebar sangat cepat sehingga angka tersebut terus mengalami peningkatan setiap harinya.

Pandemi COVID-19 juga resmi ditetapkan sebagai pandemi global oleh WHO pada tanggal 11 Maret 2020 (Kompas.com, 2020) Berdasarkan hal itu, pemerintah Indonesia dalam memperlambat laju pertumbuhan penularan virus COVID-19 menghimbau masyarakat untuk menerapkan pembatasan sosial (*social*

distancing). Presiden juga menghimbau masyarakat untuk kerja dari rumah, belajar dari rumah, dan ibadah di rumah.

Adanya pandemi COVID-19 membuat seluruh masyarakat harus beradaptasi kebiasaan baru (*new normal*). Transportasi *online* mempermudah masyarakat dalam bertransaksi dan memenuhi kebutuhan sehari-harinya di masa kebiasaan baru (*new normal*). Dimana transportasi *online* dapat membantu masyarakat yang berada di rumah agar tetap memenuhi kebutuhan sehari-harinya seperti memesan makanan, membeli obat-obatan, berbelanja keperluan sehari-hari, mengirim paket, dan lain-lain. Selain itu di aplikasi transportasi *online* juga dilengkapi alat pembayaran nontunai sehingga masyarakat bisa bertransaksi dengan aman dan mudah serta meminimalisir adanya penularan virus COVID-19.

2.2. Penelitian Terdahulu

Kajian yang berhubungan dengan aplikasi transportasi *online* sudah banyak dilakukan. Sebagian dari penelitian tersebut menggunakan *Unified Theory of Acceptance and Use of Technology* (UTAUT). *Unified Theory of Acceptance and Use of Technology* (UTAUT) merupakan teori yang dikembangkan oleh Venkatesh et al., (2003) Salah satu penelitian yang menggunakan teori ini adalah Mulyani, (2017). Hasil penelitian menunjukkan bahwa semua hasil analisis memiliki pengaruh positif pada setiap hubungan antar faktornya antara lain ekspektasi kinerja, ekspektasi usaha pengaruh sosial, dan kondisi pendukung. Hal ini

menyatakan bahwa aplikasi ojek *online* dapat diterima penggunaannya pada masyarakat Kabupaten Garut.

Selain itu penelitian Rahi et al., (2019) menunjukkan bahwa *Performance expectancy, assurance, customer service, effort expectancy, facilitating condition, reliability, social influence, website design* memberikan hubungan positif terhadap niat mengadopsi *internet banking*.

Selanjutnya yaitu penelitian Izzati, (2020). Penelitian ini mendapatkan hasil bahwa variabel *society influence* dan *perceived control* berpengaruh positif dan signifikan terhadap niat pengguna menggunakan *Go-food*. Namun variabel *functional expectancy, attention, support system* tidak berpengaruh pada niat pengguna menggunakan aplikasi tersebut.

Selanjutnya Indriyanti et al., (2020) juga meneliti tentang transportasi *online*. Hasil dari penelitian ini adalah metode TAM menunjukkan bahwa kegunaan paling berpengaruh dalam menjelaskan keberhasilan penggunaan aplikasi ojek *online*. Sedangkan berdasarkan metode UTAUT pengaruh sosial paling berpengaruh dalam keberhasilan penggunaan aplikasi ojek *online*.

Berbeda dengan penelitian sebelumnya, penelitian yang dilakukan oleh Firtian et al., (2017) memperoleh hasil bahwa secara simultan, faktor *performance expectancy, effort expectancy, social influence, dan facilitating condition* berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap perilaku menggunakan (*use behavior*) aplikasi GOJEK. Sementara secara parsial, hanya faktor *performance expectancy* dan *social influence* yang memiliki pengaruh positif dan signifikan

terhadap perilaku menggunakan (*use behavior*) aplikasi GOJEK. Sedangkan faktor *effort expectancy* dan *facilitating condition* tidak memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap perilaku menggunakan (*use behavior*) aplikasi GOJEK.

Selain itu penelitian mengenai transportasi *online* dilakukan oleh Chandra et al., (2020). Hasil dari penelitian tersebut adalah penerimaan masyarakat terhadap layanan transportasi *online* dipengaruhi oleh faktor *performance expectancy*, *effort expectancy*, *facilitating condition*, dan *behavioral intention*. Namun faktor *social influence* tidak mempengaruhi penerimaan masyarakat untuk menggunakan layanan transportasi *online*.

Selanjutnya Piarna & Fathurohman, (2020) melakukan penelitian dengan model UTAUT 2. Hasil dari penelitian tersebut menunjukkan bahwa *social influence*, dan *habit* berpengaruh positif dan signifikan pada *behavioural intention* pada kegiatan belanja dengan menggunakan internet. Variabel *facilitating condition*, *habit*, dan *behavioral intention* berpengaruh positif dan signifikan pada *use behavior*. Sedangkan untuk *performance expectancy*, *effort expectancy*, *hedonic motivation*, *price value* tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap *behavioral intention*.

2.3. Hipotesis Penelitian

2.3.1 Pengaruh ekspektasi kinerja terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* selama masa Pandemi COVID-19.

Unified Theory of Acceptance and Use of Technology (UTAUT) adalah salah satu model untuk meneliti penerimaan dan minat konsumen dalam menggunakan teknologi. Terdapat 4 faktor yang mempengaruhi UTAUT salah satunya ekspektasi kinerja (*performance expectancy*). Ekspektasi kinerja atau *performance expectancy* merupakan faktor untuk melihat sejauh mana individu percaya bahwa menggunakan sistem akan membantunya dalam mencapai keuntungan dalam kinerja (Venkatesh et al., 2003). Apabila transportasi *online* mampu membantu penggunaannya dan memudahkan aktivitas yang dilakukannya terutama selama masa pandemi COVID-19, maka hal tersebut dapat memicu minat seseorang menggunakan aplikasi transportasi *online*. Selain itu variabel *performance expectancy* juga terbukti merupakan prediktor yang pengaruhnya paling kuat terhadap penerimaan (Venkatesh et al., 2003). Hal tersebut sesuai dengan penelitian Mulyani, (2017), Firtian et al., (2017), Rahi et al., (2019), Chandra et al., (2020) mendapatkan hasil bahwa ekspektasi kinerja (*performance expectancy*) berpengaruh positif terhadap *behavior intention*.

H1 : Ekspektasi kinerja berpengaruh positif terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* selama masa Pandemi COVID-19.

2.3.2 Pengaruh ekspektasi usaha terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* selama masa Pandemi COVID-19.

Ekspektasi usaha merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi penerimaan teknologi dalam model UTAUT. Ekspektasi usaha atau *effort expectancy* merupakan faktor untuk melihat tingkat kemudahan terkait penggunaan suatu teknologi. Apabila transportasi *online* mampu membuat penggunanya merasa mudah dan nyaman pada saat menggunakannya terutama selama masa pandemi COVID-19, maka hal tersebut dapat memicu minat seseorang menggunakan aplikasi transportasi *online*. Sesuai dengan penelitian Mulyani, (2017), Firtian et al., (2017), Rahi et al., (2019), Chandra et al., (2020) ekspektasi usaha (*effort expectancy*) berpengaruh pada penggunaan teknologi.

H2 : Ekspektasi Usaha berpengaruh positif terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* selama masa Pandemi COVID-19.

2.3.3 Pengaruh *social influence* (pengaruh sosial) terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* selama masa Pandemi COVID-19.

Social Influence merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi penerimaan teknologi dalam model UTAUT. Menurut Venkatesh et al., (2003) pengaruh sosial yaitu sejauh mana individu percaya apabila orang lain atau lingkungan sekitar dapat mendorong individu dalam menerapkan sistem. Ketika lingkungan sekitar mendukung dan mendorong seseorang menggunakan aplikasi transportasi *online* terutama selama masa pandemi COVID-19, maka seseorang tersebut akan berminat menggunakan aplikasi transportasi *online*. Pengaruh social

(*social influence*) berdasarkan penelitian Mulyani, (2017), Firtian et al., (2017), Rahi et al., (2019), Piarna & Fathurohman, (2020) berpengaruh pada minat penggunaan teknologi.

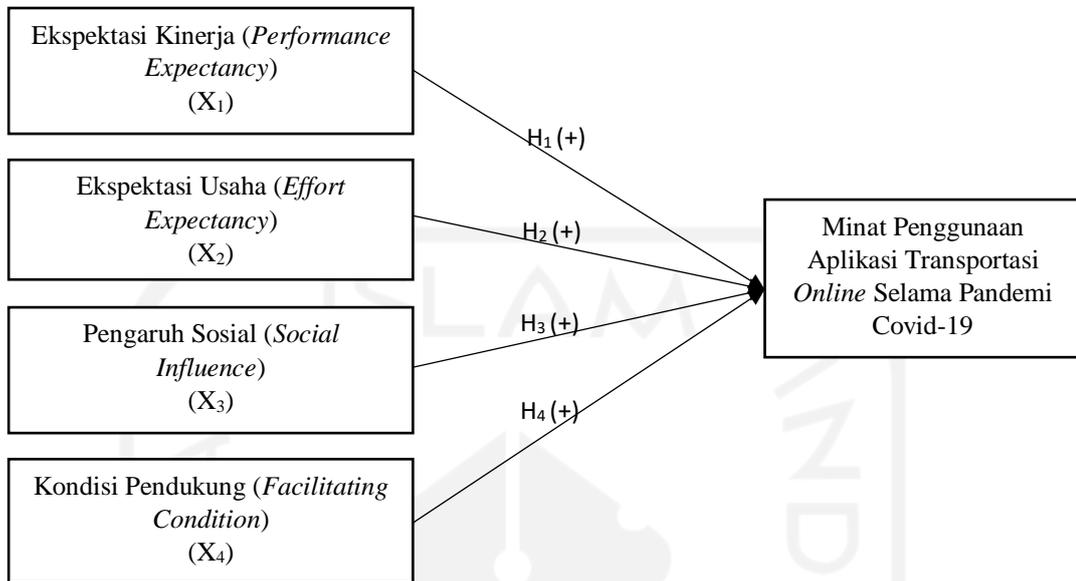
H3 : Pengaruh sosial berpengaruh positif terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* selama masa Pandemi COVID-19.

2.3.4 Pengaruh kondisi pendukung terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* selama masa Pandemi COVID-19.

Kondisi pendukung merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi penerimaan teknologi dalam model UTAUT. Apabila aplikasi transportasi *online* dapat memberikan fasilitas yang mendukung penggunaannya terutama di masa pandemi COVID-19, maka hal tersebut dapat memicu seseorang untuk berminat menggunakan aplikasi transportasi *online*. Di dalam penelitian Mulyani, (2017), Rahi et al., (2019), Chandra et al., (2020), Piarna & Fathurohman, (2020) kondisi pendukung (*facilitating condition*) memiliki pengaruh pada minat menggunakan teknologi.

H4 : Kondisi Pendukung berpengaruh positif terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* selama masa Pandemi COVID-19.

2.4. Rerangka Penelitian



Gambar 2. 2
Kerangka Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Sampel dan Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2017). Di dalam penelitian ini, populasi yang digunakan adalah masyarakat Kota Yogyakarta yang menggunakan aplikasi transportasi *online* selama masa pandemi COVID-19.

Sedangkan pengertian sampel menurut (Sugiyono, 2017) adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut . Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan *sampling purposive*, yaitu teknik penentuan sampel dengan pertimbangan atau kriteria tertentu (Sugiyono, 2017).

Kriteria sampel yang digunakan sebagai berikut :

1. Responden berdomisili di Kota Yogyakarta.
2. Responden merupakan generasi milenial, kelahiran tahun 1980-2000.
3. Responden merupakan pengguna aplikasi transportasi *online* (GOJEK, GRAB, MAXIM, dll) yang menggunakan aplikasi transportasi *online* selama masa pandemi COVID-19.

Besarnya sampel penelitian ini ditentukan sebanyak 10 kali variabel penelitian. Penelitian ini terdapat 4 variabel independen dan 1 variabel dependen, sehingga sampel yang diambil minimal 50 responden. Penulis memilih mengambil

101 responden untuk dijadikan sampel penelitian. Data yang diperoleh bersumber dari kuesioner yang telah diisi oleh responden terpilih yang memenuhi persyaratan seperti yang telah dijelaskan sebelumnya.

3.2 Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Sumber data yang digunakan adalah data primer. Sumber data primer adalah sumber data yang diberikan secara langsung kepada pengumpul data (Sugiyono, 2017) Sumber data primer dalam penelitian ini didapat langsung dari responden. Responden dalam penelitian ini yaitu generasi milenial yang berada di Kota Yogyakarta menggunakan aplikasi transportasi *online* selama masa pandemi COVID-19

3.3 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan cara-cara yang akan dilakukan untuk memperoleh data dan keterangan-keterangan yang diperlukan dalam penelitian (Sugiyono, 2017). Dalam penelitian ini metode pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan metode survey dengan menyebarkan angket atau kuesioner. Kuesioner dalam penelitian ini dibuat dan disebarkan secara *online*. Pengukuran data pada penelitian ini diukur dengan menggunakan skala *likert* yang terdiri dari 5 poin yaitu :

Tabel 3. 1
Skala Likert

Skala	Keterangan	Skor
1	Sangat Tidak Setuju	1
2	Tidak Setuju	2
3	Kurang Setuju	3
4	Setuju	4
5	Sangat Setuju	5

Sumber: Sugiyono, (2017)

3.4 Definisi dan Pengukuran Variabel Penelitian

Di dalam suatu penelitian di dalamnya pasti terdapat variabel, dengan kata lain variabel adalah objek yang akan diteliti. Dalam penelitian ini terdapat variabel terikat (*dependent variable*) dan variabel bebas (*independent variable*).

3.4.1. Variabel Terikat (*Dependent Variable*)

Variabel terikat (*dependent variable*) di dalam penelitian ini adalah Minat Penggunaan Aplikasi Transportasi *Online* pada masa Pandemi COVID-19. Variabel terikat pada penelitian ini diuji dengan kuesioner yang terdiri dari tiga (3) item pertanyaan. Pengukuran variabel ini dengan menggunakan skala *likert* yang terdiri dari lima (5) skala (poin).

Pertanyaan yang diajukan untuk mengukur variabel minat penggunaan aplikasi transportasi *online* pada masa pandemi COVID-19 menggunakan kuesioner Fatimah, (2020) dan Yel & Ningtyas, (2019) dengan modifikasi peneliti.

Kode	Item Pertanyaan
M1	Saya berminat menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM, dll) pada masa Pandemi COVID-19 dan seterusnya.
M2	Saya merasa selama pandemi COVID-19 penggunaan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) saya meningkat.
M3	Saya suka menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll)

3.4.2. Variabel Bebas (*Independent Variable*)

3.4.2.1. Ekspektasi Kinerja

Ekspektasi kinerja atau *performance expectancy* adalah sejauh mana individu percaya bahwa menggunakan sistem akan membantunya dalam mencapai keuntungan dalam kinerja (Venkatesh et al., 2003). Variabel bebas pada penelitian ini diuji dengan kuesioner yang terdiri dari lima (5) item pertanyaan. Pengukuran variabel ini dengan menggunakan skala *likert* yang terdiri dari lima (5) skala (poin).

Pertanyaan yang diajukan untuk mengukur variabel Ekspektasi Kinerja pada masa Pandemi COVID-19 menggunakan kuesioner Venkatesh et al., (2003) dan Yel & Ningtyas, (2019) dengan modifikasi peneliti.

Kode	Item Pertanyaan
EKST1	Saya merasa aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) selama masa pandemi COVID-19 membantu pekerjaan saya sehingga menjadi lebih mudah.
EKST2	Saya merasa dengan adanya aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) meningkatkan efisiensi kegiatan saya selama masa pandemi COVID-19.

EKST3	Saya merasa dengan adanya aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) selama masa pandemi COVID-19 memudahkan saya dalam mobilisasi, berbelanja, membeli makanan, mengirim barang dan lain-lain.
EKST4	Saya merasa aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) selama masa pandemi COVID-19 mudah untuk diimplementasikan.
EKST5	Selama masa pandemi COVID-19 aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) sudah sesuai dengan apa yang diharapkan.

3.4.2.2. Ekspektasi Usaha

Ekspektasi usaha atau *effort expectancy* ekspektasi usaha atau *effort expectancy* adalah tingkat kemudahan terkait penggunaan (Venkatesh et al., 2003). Variabel bebas pada penelitian ini diuji dengan kuesioner yang terdiri dari empat (4) item pertanyaan. Pengukuran variabel ini dengan menggunakan skala *likert* yang terdiri dari lima (5) skala (poin). Pertanyaan yang diajukan untuk mengukur variabel ekspektasi usaha pada masa Pandemi COVID 19 menggunakan kuesioner Venkatesh et al., (2003) dan Yel & Ningtyas, (2019) dengan modifikasi peneliti.

Kode	Item Pertanyaan
EUST1	Saya merasa mudah mengoperasikan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) selama masa pandemi COVID-19 .
EUST2	Saya merasa aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) terlalu rumit sehingga saya sulit mengerti bagaimana cara menggunakannya.
EUST3	Mudah bagi saya untuk menjadi ahli dalam menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) selama masa pandemi COVID-19
EUST4	Menurut saya aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) mudah diakses

3.4.2.3. Pengaruh Sosial

Variabel bebas yang akan diuji dalam penelitian ini salah satunya pengaruh sosial. Pengaruh sosial (*social influence*) artinya sejauh mana individu percaya apabila orang lain atau lingkungan sekitar dapat mendorong individu dalam menerapkan sistem (Venkatesh et al., 2003). Variabel bebas pada penelitian ini diuji dengan kuesioner yang terdiri dari empat (4) item pertanyaan. Pengukuran variabel ini dengan menggunakan skala *likert* yang terdiri dari lima (5) skala (poin). Pertanyaan yang diajukan untuk mengukur variabel pengaruh sosial pada masa Pandemi COVID 19 menggunakan kuesioner Venkatesh et al., (2003) dan Yel & Ningtyas, (2019) dengan modifikasi peneliti.

Kode	Item Pertanyaan
PSST1	Orang-orang terdekat saya selama masa pandemi COVID-19 mempengaruhi saya untuk menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll).
PSST2	Penting bagi saya orang lain menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) selama masa pandemi COVID-19. (Seperti : melakukan mobilisasi, berbelanja, membeli makanan, mengirim barang, dll)
PSST3	Dengan menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) kepercayaan diri saya meningkat daripada menggunakan transportasi konvensional (seperti : ojek konvensional).
PSST4	Saya menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) karena mayoritas lingkungan sekitar menggunakannya.

3.4.2.4. Kondisi Pendukung

Variabel bebas selanjutnya yaitu kondisi pendukung. kondisi pendukung (*facilitating condition*) artinya adalah Kondisi pendukung mengacu pada sejauh

mana individu percaya bahwa infrastruktur yang ada di organisasi mendukung penggunaan teknologi (Venkatesh et al., 2003). Variabel bebas pada penelitian ini diuji dengan kuesioner yang terdiri dari lima (5) item pertanyaan. Pengukuran variabel ini dengan menggunakan skala *likert* yang terdiri dari lima (5) skala (poin). Pertanyaan yang diajukan untuk mengukur variabel kondisi pendukung pada masa Pandemi COVID 19 menggunakan kuesioner Venkatesh et al., (2003) dan Yel & Ningtyas, (2019) dengan modifikasi peneliti.

Kode	Item Pertanyaan
KPST1	Saya merasa menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) saya selama masa pandemi COVID-19 mendukung kegiatan.
KPST2	Lingkungan sekitar membantu saya selama masa pandemi COVID-19 dalam penggunaan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll).
KPST3	Penggunaan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) sangat cocok dengan kegiatan atau pekerjaan saya terutamaselama masa pandemi COVID-19
KPST4	Dengan menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) saya tidak mengalami kesulitan dalam mobilisasi, berbelanja, membeli makanan, mengirim barang, dll selama masa pandemi COVID-19.
KPST5	Selama masa pandemi COVID-19 saya memiliki cukup pengetahuan untuk menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll).

3.5 Metode Analisis

3.5.1. Analisis Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif memberikan gambaran atau deskripsi suatu data yang dilihat dari nilai rata-rata (*mean*), standar deviasi, varian, maksimum, minimum (Ghozali, 2018). Memberikan gambaran data yang diberikan atas jawaban responden dari setiap variabel kemudian disajikan dengan penjelasan mengenai hasil uji yang dilakukan.

3.5.2. Uji Instrumen Data

3.5.2.1. Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut (Ghozali, 2018). Uji validitas ini menggunakan korelasi bivariate dengan melihat output Pearson Correlation, Jika $r \text{ hitung} \geq r \text{ tabel}$, maka instrumen pernyataan dinyatakan valid (Ghozali, 2018).

3.5.2.2. Uji Reabilitas

Uji reliabilitas digunakan untuk mengukur suatu kuesioner yang merupakan indikator dari variabel atau konstruk. Suatu kuesioner dikatakan reliabel jika jawaban seseorang terhadap pertanyaan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu (Ghozali, 2018). Indikator untuk uji reliabilitas adalah *Cronbach Alpha*. Apabila nilai *Cronbach Alpha* $\alpha > 0,70$ menunjukkan instrumen yang digunakan

reliabel. Semakin dekat nilai *Alpha* kepada nilai 1 berarti pernyataan semakin reliabel (Ghozali, 2018).

3.5.3. Uji Asumsi Klasik

3.5.3.1. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk menguji apakah model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal (Ghozali, 2018). Penelitian ini menggunakan uji *kolmogorov smirnov* untuk melihat apakah data terdistribusi normal atau tidak. Data dikatakan normal jika *Asymp. Sig. (2-tailed) > 0,05*, dan sebaliknya jika *Asymp. Sig. (2-tailed) < 0,05* data dikatakan tidak terdistribusi dengan normal.

3.5.3.2. Uji Multikolinearitas

Uji Multikolinearitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel independen (Ghozali, 2018). Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi di antara variabel independen. Pengujian ada tidaknya gejala multikolinearitas dilakukan dengan memperhatikan nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) dan toleransinya. Berikut kriteria pengambilan kesimpulan bahwa tidak terdapat multikolinearitas :

- a Apabila nilai $VIF \leq 10$ dan toleransi $\geq 0,10$ = Tidak terdapat multikolinearitas.
- b Apabila nilai $VIF \geq 10$ dan toleransi $\leq 0,10$ = Terdapat multikolinearitas.

3.5.3.3. Uji Heteroskedastisitas

Uji ini dimaksudkan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain (Ghozali, 2018). Model regresi yang baik adalah jika *variance* dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain tetap atau homoskedastisitas. Adapun metode yang digunakan untuk mendeteksi heteroskedastisitas adalah dengan uji glejser. Uji glejser dilakukan dengan mengusulkan untuk meregres nilai absolut residual terhadap variabel independen (Ghozali, 2018). Hasil dikatakan signifikan apabila nilai signifikansinya di atas tingkat kepercayaan 5%.

Selain dengan uji glejser, metode lain untuk mendeteksi Heteroskedastisitas dengan melihat pola gambar *Scatterplots*. Berikut ketentuan melihat tidak terjadi gejala atau masalah Heteroskedastisitas jika:

- a Titik-titik data menyebar di atas dan dibawah atau sekitar angka 0.
- b Titik-titik tidak mengumpul hanya di atas atau di bawah saja.
- c Penyebaran titik-titik data tidak boleh membentuk pola bergelombang melebar kemudian menyempit dan melebar kembali.
- d Penyebaran titik-titik data tidak berpola.

3.5.4. Analisis Regresi Berganda

Analisis regresi berganda adalah analisis untuk mengetahui pengaruh dari variabel independen terhadap variabel dependen. Hasil analisis regresi adalah berupa koefisien untuk masing-masing variabel independen (Ghozali, 2018). Adapun model regresi dalam penelitian ini sebagai berikut:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + e$$

Y = Minat Penggunaan Transportasi *Online*

a = Konstanta

b1, b2, b3, b4 = Koefisien Regresi

X1 = Ekspektasi Kinerja

X2 = Ekspektasi Usaha

X3 = Pengaruh Sosial

X4 = Kondisi Pendukung

e = error

3.5.5. Koefisien Determinasi (R^2)

Uji koefisien determinasi (R^2) untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen (Ghozali, 2018). Nilai koefisien determinasi (R^2) yaitu antara nol dan satu. Nilai R^2 yang kecil atau mendekati nol berarti kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel-variabel dependen sangat terbatas. Nilai R^2 yang mendekati satu berarti variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen (Ghozali, 2018).

3.5.6. Uji T

Uji T ini bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh pengaruh satu variabel penjelas atau independen secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen (Ghozali, 2018). Kriteria signifikansi hipotesisnya adalah $\alpha = 5\%$, menggunakan kriteria dibawah ini:

- a Apabila nilai signifikansi $< 0,05$ maka H_0 ditolak yang artinya variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen.
- b Apabila nilai signifikansi $> 0,05$ maka H_0 diterima yang artinya variabel independen tidak berpengaruh terhadap variabel dependen.



BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1. Deskripsi Objek Penelitian

Bab ini menjelaskan analisis faktor-faktor yang berpengaruh terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* selama masa pandemi COVID-19 pada generasi milenial di Kota Yogyakarta. Berdasarkan teori yang dipaparkan sebelumnya, penulis akan menganalisis data yang telah dikumpulkan sesuai dengan topik permasalahannya dan formulasi hipotesis yang ditetapkan untuk mengetahui apakah hipotesis diterima atau ditolak.

Data dalam penelitian ini diperoleh dengan menggunakan kuesioner yang dibagikan secara *online* melalui *google form*. Responden dalam penelitian ini adalah generasi milenial di Kota Yogyakarta yang menggunakan aplikasi transportasi *online*. Kuesioner dibuka pada tanggal 10 Maret 2021 dan ditutup pada tanggal 20 Maret 2021. Dari hasil penyebaran kuesioner telah diperoleh 101 data.

4.1.1. Karakteristik Berdasarkan Kelamin

Dari kuesioner yang telah dibagikan, diperoleh perbandingan responden berdasarkan jenis kelamin sebagai berikut:

Tabel 4. 1
Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Laki-laki	25	24.8%
Perempuan	76	75.2%
Total	101	100%

Sumber: Hasil olah data, 2021

Berdasarkan hasil tabel 4.1 Menunjukkan bahwa generasi milenial di Kota Yogyakarta yang telah mengisi kuesioner berjumlah 25 laki-laki dengan persentase 24.8%. Sedangkan untuk perempuan berjumlah 76 dengan persentase 75.2%.

4.1.2. Karakteristik Berdasarkan Usia

Karakteristik responden berdasarkan usia dibagi menjadi beberapa kriteria yaitu umur 17-22 tahun, 23-28 tahun, 29-34 tahun, dan 35-40 tahun. Berikut ini merupakan data responden yang dikategorikan berdasarkan umur:

Tabel 4. 2
Karakteristik Responden Berdasarkan Usia Responden

Umur	Jumlah	Persentase
17-22 Tahun	79	78.2%
23-28 Tahun	14	13.9%
29-34 Tahun	6	5.9%
35-40 Tahun	2	2%
Total	101	100%

Sumber: Hasil olah data, 2021

Berdasarkan tabel 4.2 di atas diketahui bahwa mayoritas responden berada di usia 17-22 tahun dengan jumlah 79 responden atau 78.2%. Pada usia 23-28 tahun dengan jumlah responden 14 atau 13.9%. Kemudian pada usia 29-24 tahun terdapat 6 responden atau 5.9%. Selanjutnya usia 35-40 tahun terdapat 2 responden atau 2%.

4.1.3. Karakteristik Berdasarkan Pekerjaan

Berdasarkan data yang diperoleh dari penyebaran kuesioner dapat diketahui karakteristik responden berdasarkan pekerjaan yang terdapat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4. 3
Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan Responden

Pekerjaan	Jumlah	Persentase
Pelajar	1	1%
Mahasiswa	83	82.2%
Pegawai	7	6.9%
Pengusaha	6	5.9%
Lainnya	4	4%

Sumber: Hasil olah data, 2021

Pada tabel 4.3 di atas, diketahui bahwa mayoritas responden merupakan mahasiswa dengan jumlah 83 responden atau 82.2%. Selanjutnya pegawai dengan jumlah 7 responden atau 6.9%. Kemudian pengusaha dengan jumlah 6 responden atau 5.9%. Dan pekerjaan lainnya berjumlah 4 responden atau 4%, serta pelajar dengan jumlah 1 responden atau 1%.

4.1.4. Karakteristik Berdasarkan Pengeluaran dalam Sebulan

Berdasarkan data yang diperoleh dari penyebaran kuesioner dapat diketahui karakteristik responden berdasarkan pengeluaran responden dalam sebulan yang terdapat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4. 4
Karakteristik Responden Berdasarkan Pengeluaran Sebulan Responden

Pengeluaran	Jumlah	Persentase
<Rp 1.000.000	47	46.5%
Rp 1.000.000-Rp 3.000.000	45	44.6%
Rp 3.000.000-Rp 5.000.000	2	2%
Rp 5.000.000-Rp 7.000.000	5	5%
>Rp 7.000.000	2	2%
Total	101	100%

Sumber: Hasil olah data, 2021

Berdasarkan pada tabel 4.4 di atas, diketahui bahwa mayoritas pengeluaran responden sebulan <Rp 1.000.000 yang berjumlah 47 responden atau 46.5%.

Selanjutnya responden yang pengeluaran sebulannya antara Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000 berjumlah 45 responden atau 44.6%. Kemudian responden yang pengeluaran sebulannya antara Rp 3.000.000-Rp 5.000.000 berjumlah 2 responden atau 2%. Selanjutnya Rp5.000.000-Rp7.000.000 berjumlah 5 responden atau 5%. Responden yang pengeluaran sebulannya >Rp7.000.000 berjumlah 2 responden atau 2%.

4.1.5. Karakteristik Berdasarkan Penggunaan Aplikasi Transportasi *online* dalam sebulan.

Berdasarkan data yang diperoleh dari penyebaran kuesioner dapat diketahui karakteristik responden berdasarkan penggunaan aplikasi transportasi *online* responden dalam sebulan yang terdapat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4. 5
Karakteristik Responden Berdasarkan Penggunaan Aplikasi Sebulan Responden

Penggunaan/bulan	Jumlah	Persentase
<5 kali	44	43.6%
5 – 10 kali	37	36.6%
11 – 15 kali	9	8.9%
16 – 20 kali	2	2%
>20 kali	9	8.9%
Total	101	100%

Sumber: Hasil olah data, 2021

Pada tabel 4.5 diketahui bahwa mayoritas responden menggunakan aplikasi *online* dalam sebulan <5 kali yang berjumlah 44 responden atau 43.6%. Selanjutnya responden yang menggunakan aplikasi *online* dalam sebulan antara 5-10 kali berjumlah 37 responden atau 36.6%. Responden yang menggunakan aplikasi *online* dalam sebulan antara 11-15 kali berjumlah 9 responden atau 8.9%. Responden yang

menggunakan aplikasi *online* dalam sebulan antara 16-20 berjumlah 2 responden atau 2%. Terakhir responden yang menggunakan aplikasi *online* dalam sebulan >20 kali berjumlah 9 responden atau 8.9%.

4.1.6. Karakteristik Berdasarkan Lama Menggunakan Aplikasi Transportasi *Online*

Berdasarkan data yang diperoleh dari penyebaran kuesioner dapat diketahui karakteristik responden berdasarkan lama menggunakan aplikasi transportasi *online* responden dalam sebulan yang terdapat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4. 6
Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Menggunakan Aplikasi Responden

	Jumlah	Persentase
<2 Tahun	10	9.9%
2 - 3 Tahun	42	41.6%
>3 Tahun	49	48.5%
Total	101	100%

Sumber: Hasil olah data, 2021

Pada tabel 4.6 diketahui bahwa mayoritas responden menggunakan aplikasi *online* > 3 Tahun berjumlah 49 responden atau 48.5%. Kemudian responden yang menggunakan aplikasi *online* < 2 tahun berjumlah 10 responden atau 9.9%. Selanjutnya responden yang menggunakan aplikasi *online* antara 2-3 tahun berjumlah 42 responden atau 41.6%.

4.2. Hasil Uji Statistik Deskriptif

Analisis dalam penelitian ini menggunakan nilai rata-rata (*mean*), standar deviasi, varian, maksimum, minimum atas jawaban respond dari tiap variabel. Hasil analisis deskriptif penelitian ini sebagai berikut:

Tabel 4. 7
Hasil Uji Statistik Deskriptif

	N	Minimum	Maksimum	Mean	Std. Deviation
Ekspektasi Kinerja	101	2	5	4.166	0.722
Ekspektasi Usaha	101	1	5	3.666	0.605
Pengaruh Sosial	101	1	5	3.951	0.816
Kondisi Pendukung	101	2	5	4.081	0.682

Sumber: Hasil olah data, 2021

Berdasarkan pada tabel 4.7 di atas, diketahui sebagai berikut:

1. Pada tabel 4.7 variabel ekspektasi kinerja dari 101 responden mendapatkan nilai minimum sebesar 2 dan nilai maksimum sebesar 5, artinya penilaian terendah dari seluruh jawaban pertanyaan variabel ekspektasi kinerja adalah 2 dan penilaian tertinggi 5. Nilai rata-rata yaitu sebesar 4.166, artinya seluruh responden memberikan penilaian untuk variabel ekspektasi kinerja sebesar 4.166. Nilai standar deviasi yaitu sebesar 0.722, yang diartikan bahwa ukuran penyebaran data dari variabel ekspektasi kinerja adalah sebesar 0.722.
2. Berdasarkan pada tabel 4.7 variabel ekspektasi usaha dari 101 responden mendapatkan nilai minimum sebesar 1 dan nilai maksimum sebesar 5, artinya penilaian terendah dari seluruh jawaban pertanyaan variabel ekspektasi kinerja adalah 1 dan penilaian tertinggi 5. Nilai rata-

rata yaitu sebesar 3.666, artinya seluruh responden memberikan penilaian untuk variabel ekspektasi kinerja sebesar 3.666. Nilai standar deviasi yaitu sebesar 0.605, yang diartikan bahwa ukuran penyebaran data dari variabel ekspektasi kinerja adalah sebesar 0.605.

3. Tabel 4.7 menunjukkan bahwa variabel pengaruh sosial memiliki nilai minimum sebesar 1 dan nilai maksimum sebesar 5, artinya penilaian terendah dari seluruh jawaban pertanyaan variabel ekspektasi kinerja adalah 1 dan penilaian tertinggi 5. Nilai rata-rata yaitu sebesar 3.951, artinya seluruh responden memberikan penilaian untuk variabel ekspektasi kinerja sebesar 3.951. Nilai standar deviasi yaitu sebesar 0.816, yang diartikan bahwa ukuran penyebaran data dari variabel ekspektasi kinerja adalah sebesar 0.816.
4. Berdasarkan pada tabel 4.7 Menunjukkan bahwa variabel kondisi pendukung dari 101 responden mendapatkan nilai minimum sebesar 2 dan nilai maksimum sebesar 5, artinya penilaian terendah dari seluruh jawaban pertanyaan variabel ekspektasi kinerja adalah 2 dan penilaian tertinggi 5. Nilai rata-rata yaitu sebesar 4.081, artinya seluruh responden memberikan penilaian untuk variabel ekspektasi kinerja sebesar 4.081. Nilai standar deviasi yaitu sebesar 0.682, yang diartikan bahwa ukuran penyebaran data dari variabel ekspektasi kinerja adalah sebesar 0.682.

4.3. Hasil Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Hasil analisis korelasi bivariate dengan melihat output Pearson Correlation, Jika r hitung $\geq r$ tabel, maka instrumen pernyataan dinyatakan valid. Nilai r tabel pada 101 responden adalah 0.196 pada taraf sig. ($p < 0.05$). Berikut hasil uji validitas:

Tabel 4. 8
Hasil Uji Validitas

Variabel	Item	R Hitung	R Tabel	P-Value	Keterangan
Minat Menggunakan Aplikasi Transportasi Online (Y)	M1	0.763	0.196	0.000	Valid
	M 2	0.886	0.196	0.000	Valid
	M 3	0.844	0.196	0.000	Valid
Ekspektasi Kinerja (X ₁)	EKST1	0.844	0.196	0.000	Valid
	EKST2	0.891	0.196	0.000	Valid
	EKST3	0.864	0.196	0.000	Valid
	EKST 4	0.891	0.196	0.000	Valid
	EKST 5	0.883	0.196	0.000	Valid
Ekspektasi Usaha (X ₂)	EUST 1	0.784	0.196	0.000	Valid
	EUST 2	0.681	0.196	0.000	Valid
	EUST 3	0.823	0.196	0.000	Valid
	EUST 4	0.757	0.196	0.000	Valid
Pengaruh Sosial (X ₃)	PSST 1	0.864	0.196	0.000	Valid
	PSST 2	0.820	0.196	0.000	Valid
	PSST 3	0.862	0.196	0.000	Valid
	PSST 4	0.831	0.196	0.000	Valid
Kondisi Pendukung (X ₄)	KPST 1	0.860	0.196	0.000	Valid
	KPST 2	0.833	0.196	0.000	Valid
	KPST 3	0.843	0.196	0.000	Valid
	KPST 4	0.893	0.196	0.000	Valid
	KPST 5	0.828	0.196	0.000	Valid

Sumber: Hasil olah data, 2021

Berdasarkan uji validitas pada tabel 4.8, diperoleh bahwa pertanyaan pada variabel ekspektasi kinerja, ekspektasi usaha, pengaruh sosial, dan kondisi

pendukung mempunyai r hitung $\geq r$ tabel Berdasarkan hal tersebut dapat disimpulkan bahwa seluruh pertanyaan pada ke 4 variabel tersebut layak digunakan sebagai instrumen penelitian atau dinyatakan valid.

4.4. Hasil Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas digunakan untuk mengukur suatu kuesioner yang merupakan indikator dari variabel atau konstruk. Indikator untuk uji reliabilitas adalah *Cronbach Alpha*. Apabila nilai *Cronbach Alpha* $\alpha > 0.70$ menunjukkan instrumen yang digunakan reliabel. Semakin dekat nilai *Alpha* kepada nilai 1 berarti pernyataan semakin reliabel (Ghozali, 2018). Berikut adalah hasil uji reliabilitas dengan menggunakan SPSS:

Tabel 4. 9
Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	Cronbach's Alpha	Nilai Kritis	Keterangan
Ekspektasi Kinerja	0.923	0.7	Reliabel
Ekspektasi Usaha	0.728	0.7	Reliabel
Pengaruh Sosial	0.861	0.7	Reliabel
Kondisi Pendukung	0.899	0.7	Reliabel
Minat Menggunakan Aplikasi Transportasi Online	0.777	0.7	Reliabel

Sumber: Hasil olah data, 2021

Berdasarkan tabel 4.9 uji reliabilitas menunjukkan bahwa seluruh variabel mempunyai koefisien Alpha lebih dari 0.70. Dengan begitu dapat disimpulkan semua butir-butir variabel penelitian tersebut adalah reliabel dan dapat digunakan sebagai instrumen penelitian.

4.5. Uji Asumsi Klasik

4.5.1. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk menguji apakah model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal (Ghozali, 2018). Data dikatakan normal jika Asymp. Sig. (2-tailed) > 0.05, dan sebaliknya jika Asymp. Sig. (2-tailed) < 0.05 data dikatakan tidak terdistribusi dengan normal. Dalam penelitian ini, uji normalitas ini menggunakan aplikasi SPSS. Hasil uji normalitas dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4. 10
Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Sminov Test	
Asymp. Sig (2-tailed)	0.324

Sumber: Hasil olah data, 2021

Berdasarkan uji normalitas yang ada pada tabel 4.10 disimpulkan bahwa model regresi tersebut terdistribusi normal, karena nilai probabilitas yang dihasilkan yaitu 0.324 lebih besar dari 0.05. Maka model regresi layak digunakan untuk analisis selanjutnya.

4.5.2. Uji Multikolinearitas

Uji ini bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel independen (Ghozali, 2018). Pengujian ada tidaknya gejala multikolinearitas dilakukan dengan memperhatikan nilai Variance Inflation Factor (VIF) dan toleransinya. Data penelitian dinyatakan bebas multikolinieritas apabila nilai $VIF \leq 10$ dan toleransi ≥ 0.10 . Uji multikolinearitas penelitian ini menggunakan aplikasi SPSS.

Tabel 4. 11
Hasil Uji Multikolinearitas

Model	Tolerance		Asumsi Multikorelasi
	Tolerance	VIF	
Ekspektasi Kinerja	0.854	1.172	Tidak terjadi multikorelasi
Ekspektasi Usaha	0.625	1.600	Tidak terjadi multikorelasi
Pengaruh Sosial	0.721	1.386	Tidak terjadi multikorelasi
Kondisi Pendukung	0.676	1.478	Tidak terjadi multikorelasi

Sumber: Hasil olah data, 2021

Berdasarkan hasil uji multikolinearitas pada tabel 4.11 dapat dilihat bahwa VIF dan toleransi berada pada ≤ 10 dan ≥ 0.10 . Disimpulkan bahwa persamaan model regresi tidak terjadi multikolinearitas, artinya tidak ada korelasi di antara variabel-variabel bebas sehingga layak digunakan untuk analisis lebih lanjut.

4.5.3. Uji Heteroskedastisitas

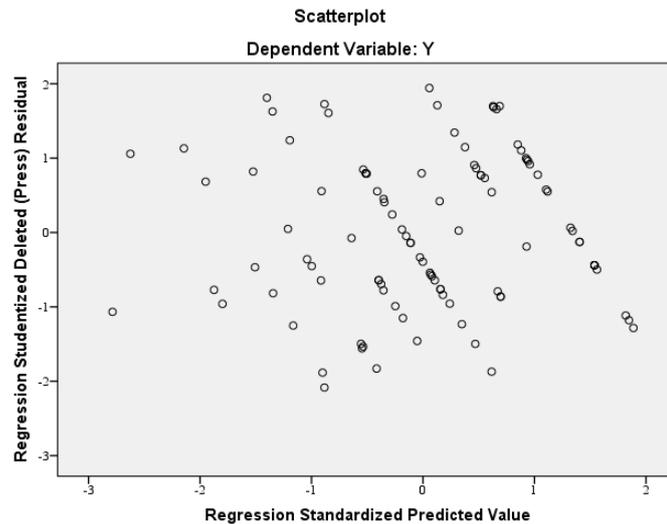
Regresi yang baik seharusnya tidak terjadi Heteroskedastisitas (Ghozali, 2018). Pada penelitian ini, uji Heteroskedastisitas dilakukan dengan Uji Glejser. Uji glejser dilakukan dengan mengusulkan untuk meregres nilai absolut residual terhadap variabel independen (Ghozali, 2018). Hasil dikatakan signifikan apabila nilai signifikansinya di atas tingkat kepercayaan 5%. Selain uji glejser, dalam mendeteksi Heteroskedastisitas dapat melihat pola gambar Scatterplots. Berikut ini hasil uji Heteroskedastisitas:

Tabel 4. 12
Uji Heteroskedastisitas

Model	Sig.	Kesimpulan
(Constant)	0.001	
Ekspektasi Kinerja	0.516	Bebas Heteroskedastisitas
Ekspektasi Usaha	0.765	Bebas Heteroskedastisitas

Pengaruh Sosial	0.171	Bebas Heteroskedastisitas
Kondisi Pendukung	0.980	Bebas Heteroskedastisitas

Sumber: Hasil olah data, 2021



Gambar 4. 1
Hasil Uji Heteroskedastisitas (Scatterplot)

Berdasarkan uji glejser pada tabel 4.12, menunjukkan bahwa nilai sig > 0.05, dapat dinyatakan bahwa tidak terjadi Heteroskedastisitas pada model regresi ini, sehingga model ini layak dipakai. Selain itu berdasarkan gambar 4.1, bahwa plot residual tersebar diatas dan dibawah titik 0 atau tidak membentuk pola U maupun pola U terbalik, maka model regresi dapat dinyatakan tidak terjadi gejala heteroskedastisitas.

4.6. Analisis Regresi Berganda

Analisis regresi berganda digunakan untuk menguji kekuatan pengaruh variabel independen yaitu ekspektasi kinerja, ekspektasi usaha, pengaruh sosial, dan kondisi pendukung. Persamaan regresi berganda sebagai berikut:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + e$$

Keterangan:

Y = Minat Penggunaan Transportasi *Online*

α = Konstanta

$\beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4$ = Koefisien Regresi

X₁ = Ekspektasi Kinerja

X₂ = Ekspektasi Usaha

X₃ = Pengaruh Sosial

X₄ = Kondisi Pendukung

e = error

Berikut hasil pengolahan data menggunakan SPSS:

Tabel 4. 13
Hasil Uji Regresi Berganda

Variabel	Koefisien Regresi
Konstanta	-0.813
Ekspektasi Kinerja (X ₁)	0.209
Ekspektasi Usaha (X ₂)	0.272
Pengaruh Sosial (X ₃)	0.349
Kondisi Pendukung (X ₄)	0.412

Sumber: Hasil olah data, 2021

Berdasarkan tabel 4.13 hasil perhitungan regresi berganda persamaan regresinya adalah sebagai berikut:

$$Y = -0.813 + 0.209X_1 + 0.272X_2 + 0.349X_3 + 0.412X_4$$

1. Konstanta (α)

Berdasarkan persamaan nilai konstanta diperoleh sebesar -0.813 yang artinya bahwa variabel bebas ekspektasi kinerja, ekspektasi usaha, pengaruh sosial, dan kondisi pendukung

2. Koefisien Regresi Ekspektasi Kinerja (β_1)

Berdasarkan persamaan koefisien regresi ekspektasi kinerja diperoleh sebesar 0.209 berarti apabila variabel ekspektasi kinerja meningkat maka minat penggunaan aplikasi transportasi *online* selama masa pandemi COVID-19 cenderung meningkat dan sebaliknya, dengan asumsi variabel lain dalam keadaan konstan.

3. Koefisien Regresi Ekspektasi Usaha (β_2)

Berdasarkan persamaan koefisien regresi ekspektasi usaha diperoleh sebesar 0.272 berarti apabila variabel ekspektasi kinerja meningkat maka minat penggunaan aplikasi transportasi *online* selama masa pandemi COVID-19 cenderung meningkat dan sebaliknya, dengan asumsi variabel lain dalam keadaan konstan.

4. Koefisien Regresi Pengaruh Sosial (β_3)

Berdasarkan persamaan koefisien regresi pengaruh sosial diperoleh sebesar 0.349 berarti apabila variabel ekspektasi kinerja meningkat maka minat penggunaan aplikasi transportasi *online* selama masa pandemi COVID-19 cenderung meningkat dan sebaliknya, dengan asumsi variabel lain dalam keadaan konstan.

5. Koefisien Regresi Kondisi Pendukung (β_4)

Berdasarkan persamaan koefisien regresi kondisi pendukung diperoleh sebesar 0.412 berarti apabila variabel ekspektasi kinerja meningkat maka minat penggunaan aplikasi transportasi *online* selama masa pandemi COVID-19 cenderung meningkat dan sebaliknya, dengan asumsi variabel lain dalam keadaan konstan.

4.6.1. Uji Koefisien Determinasi

Uji koefisien determinasi digunakan untuk mengukur seberapa besar variabel dependen dipengaruhi oleh variabel independen. Nilai koefisien determinasi (R^2) yaitu antara nol dan satu. Nilai R^2 yang mendekati satu berarti variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen (Ghozali, 2018). Penelitian ini menggunakan *adjusted* R^2 karena banyak peneliti menganjurkan untuk menggunakan nilai pada saat mengevaluasi model regresi yang terbaik. Alasannya karena nilai koefisien determinasi bias, ketika ditambahkan satu variabel independen, maka R^2 akan meningkat tidak peduli apakah variabel tersebut berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen (Ghozali, 2018). Berikut adalah hasil koefisien determinasi yang disajikan pada tabel 4.14.

Tabel 4. 14
Hasil Uji Koefisien Determinasi

<i>Adjusted</i> R^2	Keterangan
0.841	Variabel dependen dipengaruhi variabel independen sebesar 84.1%

Sumber: Hasil olah data, 2021

Berdasarkan tabel 4.14 Diperoleh hasil *Adjusted R²* sebesar 0.841 artinya variabel bebas yaitu ekspektasi kinerja, ekspektasi usaha, pengaruh sosial, dan kondisi pendukung secara bersama-sama mempengaruhi variabel terikat yaitu minat penggunaan aplikasi transportasi *online* pada masa pandemi COVID-19 sebesar 84.1%, sisanya sebesar 15.9% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak dimasukkan ke dalam model penelitian.

4.6.2. Uji T

Uji T digunakan untuk ini bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh pengaruh satu variabel penjelas atau independen secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen (Ghozali, 2018). Hipotesis akan diterima jika nilai koefisien regresi positif dan nilai signifikansi < 5% atau 0.05. Hasil analisis uji T adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 15
Hasil Uji T

Model	Unstandardized Coefficients	Sig.
	B	
(Constant)	-0.813	0.001
Ekspektasi Kinerja	0.209	0.000
Ekspektasi Usaha	0.272	0.000
Pengaruh Sosial	0.349	0.000
Kondisi Pendukung	0.412	0.000

Sumber: Hasil olah data, 2021

- a Konstanta yaitu -0.813, sehingga dapat diketahui bahwa besarnya minat menggunakan aplikasi transportasi *online* adalah -0.813.
- b Variabel ekspektasi kinerja memiliki koefisien regresi sebesar 0.209 dan nilai signifikansi 0.000 kurang dari 0.05.

- c Variabel ekspektasi usaha memiliki koefisien regresi sebesar 0.272 dan nilai signifikansi 0.000 kurang dari 0.05.
- d Variabel pengaruh sosial memiliki koefisien regresi sebesar 0.349 dan nilai signifikansi 0.000 kurang dari 0.05.
- e Variabel kondisi pendukung memiliki koefisien regresi sebesar 0.412 dan nilai signifikansi 0.000 kurang dari 0.05.

4.7. Hasil Uji Hipotesis

H₁: Ekspektasi kinerja berpengaruh positif terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* pada masa pandemi COVID-19.

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel 4.15 menunjukkan bahwa variabel ekspektasi kinerja memiliki koefisien regresi sebesar 0.209 yang menunjukkan arah koefisien regresi positif. Hal ini berarti ekspektasi kinerja memberikan pengaruh positif terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* pada masa pandemi COVID-19. Nilai signifikansi variabel ekspektasi kinerja sebesar 0.000 kurang dari 0.05. Hal ini dapat dikatakan bahwa ekspektasi kinerja signifikan, karena nilai signifikansi kurang dari $\alpha = 5\%$. Berdasarkan hasil pengujian, dapat disimpulkan bahwa ekspektasi kinerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* pada masa pandemi COVID-19. **Dapat disimpulkan bahwa hipotesis satu (H₁) didukung.**

Hasil pada penelitian ini menunjukkan kesesuaian dengan penelitian terdahulu dimana variabel *performance expectancy* juga terbukti merupakan prediktor yang pengaruhnya paling kuat terhadap penerimaan (Venkatesh et al.,

2003). Hal tersebut sesuai dengan penelitian Mulyani, (2017), Firtian et al., (2017), Rahi et al., (2019), Chandra et al., (2020) mendapatkan hasil bahwa ekspektasi kinerja (*performance expectancy*) berpengaruh positif terhadap *behavior intention*. Berdasarkan hal tersebut dapat diketahui bahwa ekspektasi kinerja berpengaruh positif terhadap minat menggunakan aplikasi transportasi *online*, artinya semakin transportasi *online* mampu membantu penggunaannya dan memudahkan aktivitas yang dilakukannya terutama selama masa pandemi COVID-19, maka minat menggunakan aplikasi transportasi *online* juga dapat meningkat. Sebaliknya, jika pengguna merasa transportasi *online* tidak membantu dan memudahkan aktivitas penggunaannya maka minat menggunakan aplikasi transportasi *online* juga dapat menurun.

Ekspektasi kinerja atau *performance expectancy* merupakan faktor untuk melihat sejauh mana individu percaya bahwa menggunakan sistem akan membantunya dalam mencapai keuntungan dalam kinerja (Venkatesh et al., 2003). Selain itu pengertian lain mengenai ekspektasi kinerja (*performance expectancy*) diartikan sebagai seberapa tinggi seseorang percaya tentang menggunakan suatu sistem akan membantunya dalam mendapatkan keuntungan-keuntungan kinerja dalam pekerjaannya. (Firtian et al., 2017). Apabila dikaitkan dengan hasil analisis statistik deskriptif pada tabel 4.7, variabel ekspektasi kinerja pada tiap indikator pertanyaannya memiliki nilai rata-rata (*mean*) 4.166. Hal tersebut menunjukkan rata-rata responden setuju bahwa aplikasi transportasi *online* membantu dan memudahkan aktivitas penggunaannya. Dengan kata lain, pengguna percaya bahwa adanya aplikasi transportasi *online* ini mampu meningkatkan efisiensi dan

efektifitas kinerjanya pada masa pandemi COVID-19, dikarenakan pengguna dapat dengan mudah melakukan mobilitas, memesan makanan, mengirim barang, membeli obat-obatan, bertransaksi, dan lain-lain pada masa pandemi COVID-19. Hanya dengan satu aplikasi pengguna sudah dapat langsung menggunakannya untuk berbagai keperluan yang dapat digunakan khususnya pada masa pandemi COVID-19, dimana pemerintah menganjurkan untuk melakukan segala aktivitasnya dari rumah.

H₂ : Ekspektasi usaha berpengaruh positif terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* pada masa pandemi COVID-19.

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel 4.15 menunjukkan bahwa variabel ekspektasi usaha memiliki koefisien regresi sebesar 0.272 yang menunjukkan arah koefisien regresi positif. Hal ini berarti ekspektasi usaha memberikan pengaruh positif terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* pada masa pandemi COVID-19. Nilai signifikansi variabel ekspektasi usaha sebesar 0.000 kurang dari 0.05. Hal ini dapat dikatakan bahwa ekspektasi usaha berpengaruh signifikan, karena nilai signifikansi lebih besar dari $\alpha = 5\%$. Berdasarkan hasil pengujian, dapat disimpulkan bahwa ekspektasi usaha berpengaruh positif dan signifikan terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* pada masa pandemi COVID-19.

Dapat disimpulkan bahwa hipotesis satu (H₂) didukung.

Hasil pada penelitian ini menunjukkan kesesuaian dengan penelitian yang dilakukan Mulyani, (2017), Firtian et al., (2017), Rahi et al., (2019), Chandra et al., (2020) ekspektasi usaha (*effort expectancy*) berpengaruh positif pada penggunaan

teknologi. Berdasarkan hal tersebut dapat diketahui bahwa ekspektasi usaha berpengaruh positif terhadap minat menggunakan aplikasi transportasi *online*, artinya semakin transportasi *online* mampu membuat penggunanya merasa mudah dan nyaman pada saat menggunakannya terutama selama masa pandemi COVID-19, maka hal tersebut dapat meningkatkan minat seseorang menggunakan aplikasi transportasi *online*. Sebaliknya, jika pengguna merasa kesulitan dan tidak nyaman pada saat menggunakannya terutama selama masa pandemi COVID-19, maka hal tersebut dapat membuat minat seseorang menggunakan aplikasi transportasi *online* menurun.

Ekspektasi usaha atau *effort expectancy* merupakan faktor untuk melihat tingkat kemudahan terkait penggunaan suatu teknologi. Dengan kata lain ekspektasi usaha (*effort expectancy*) yaitu tingkat kemudahan yang dihubungkan dengan penggunaan suatu sistem (Firtian et al., 2017). Apabila dikaitkan dengan hasil analisis statistik deskriptif pada tabel 4.7, variabel ekspektasi usaha pada tiap indikator pertanyaanya memiliki nilai rata-rata (*mean*) 3.666. Hal tersebut menunjukkan bahwa rata-rata responden setuju aplikasi transportasi *online* mampu membuat penggunanya merasa mudah dan nyaman pada saat menggunakannya terutama selama masa pandemi COVID-19, maka hal tersebut dapat memicu minat seseorang menggunakan aplikasi transportasi *online*.

H₃: Pengaruh Sosial berpengaruh positif terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* pada masa pandemi COVID-19.

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel 4.15 menunjukkan bahwa variabel pengaruh sosial memiliki koefisien regresi sebesar 0.349 yang menunjukkan arah koefisien regresi positif. Hal ini berarti pengaruh sosial memberikan pengaruh positif terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* pada masa pandemi COVID-19. Nilai signifikansi variabel pengaruh sosial sebesar 0.000 kurang dari 0.05. Hal ini dapat dikatakan bahwa pengaruh sosial berpengaruh signifikan, karena nilai signifikansi lebih besar dari $\alpha = 5\%$. Berdasarkan hasil pengujian, dapat disimpulkan bahwa pengaruh sosial berpengaruh positif dan signifikan terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* pada masa pandemi COVID-19.

Dapat disimpulkan bahwa hipotesis satu (H₃) didukung.

Hasil pada penelitian ini menunjukkan kesesuaian dengan penelitian Mulyani, (2017), Firtian et al., (2017), Rahi et al., (2019), Piarna & Fathurohman, (2020) berpengaruh positif pada minat penggunaan teknologi. Berdasarkan hal tersebut dapat diketahui bahwa pengaruh sosial berpengaruh positif terhadap minat menggunakan aplikasi transportasi *online*, artinya semakin lingkungan sekitar mendukung dan mendorong seseorang menggunakan aplikasi transportasi *online* terutama selama masa pandemi COVID-19, maka seseorang tersebut akan berminat menggunakan aplikasi transportasi *online*. Sebaliknya, jika lingkungan pengguna kurang mendukung dan mendorong seseorang menggunakan aplikasi transportasi *online*, maka minat seseorang menggunakan aplikasi transportasi *online* dapat menurun.

Pengaruh sosial yaitu sejauh mana individu percaya apabila orang lain atau lingkungan sekitar dapat mendorong individu dalam menerapkan sistem

(Venkatesh et al., 2003). Pengaruh sosial atau *social influence* dapat diartikan sebagai sejauh mana seorang individu mempersepsikan kepentingan yang dipercaya oleh orang lain yang akan mempengaruhinya menggunakan sistem yang baru. (Firtian et al., 2017). Apabila dikaitkan dengan hasil analisis statistik deskriptif pada tabel 4.7 variabel pengaruh sosial pada tiap indikator pertanyaannya memiliki nilai rata-rata (*mean*) 3.951. Hal tersebut menunjukkan rata-rata responden setuju bahwa lingkungan sekitar mendukung dan mendorong seseorang menggunakan aplikasi transportasi *online* terutama selama masa pandemi COVID-19, maka hal tersebut dapat memicu minat seseorang menggunakan aplikasi transportasi *online*.

H₄: Kondisi pendukung berpengaruh positif terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* pada masa pandemi COVID-19.

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel 4.15 menunjukkan bahwa variabel kondisi pendukung memiliki koefisien regresi sebesar 0.412 yang menunjukkan arah koefisien regresi positif. Hal ini berarti kondisi pendukung memberikan pengaruh positif terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* pada masa pandemi COVID-19. Nilai signifikansi variabel kondisi pendukung sebesar 0.000 kurang dari 0.05. Hal ini dapat dikatakan bahwa kondisi pendukung berpengaruh signifikan, karena nilai signifikansi lebih besar dari $\alpha = 5\%$. Berdasarkan hasil pengujian, dapat disimpulkan bahwa kondisi pendukung berpengaruh positif dan signifikan terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* pada masa pandemi COVID-19. **Dapat disimpulkan bahwa hipotesis satu (H₄) didukung.**

Hasil pada penelitian ini menunjukkan kesesuaian dengan penelitian yang dilakukan oleh Mulyani, (2017), Rahi et al., (2019), Chandra et al., (2020), Piarna & Fathurohman, (2020) bahwa kondisi pendukung (*facilitating condition*) memiliki pengaruh pada minat menggunakan teknologi. Berdasarkan hal tersebut dapat diketahui bahwa kondisi pendukung berpengaruh positif terhadap minat menggunakan aplikasi transportasi *online*, artinya aplikasi transportasi *online* dapat memberikan fasilitas yang mendukung penggunaannya terutama di masa pandemi COVID-19, maka seseorang tersebut akan berminat menggunakan aplikasi transportasi *online*. Sebaliknya, jika aplikasi transportasi *online* tidak dapat memberikan fasilitas yang mendukung penggunaannya, maka minat seseorang menggunakan aplikasi transportasi *online* dapat menurun.

Apabila dikaitkan dengan hasil analisis statistik deskriptif pada tabel 4.7, variabel kondisi pendukung pada tiap indikator pertanyaannya memiliki nilai rata-rata (*mean*) 4.081. Hal tersebut menunjukkan bahwa rata-rata responden setuju aplikasi transportasi *online* dapat memberikan fasilitas yang mendukung penggunaannya terutama selama masa pandemi COVID-19, maka hal tersebut dapat memicu minat seseorang menggunakan aplikasi transportasi *online*. Artinya pengguna percaya bahwa aplikasi transportasi *online* memberikan infrastruktur yang baik seperti keamanan dalam bertransaksi, keamanan dalam penggunaan, serta kondisi pada pandemic COVID-19 yang mendukung dalam penggunaan aplikasi transportasi *online*.

Tabel 4. 16
Rangkuman Hasil Pengujian Hipotesis Penelitian

Variabel	Koefisien Regresi	Sig.	Keterangan
Ekspektasi Kinerja	0.209	0.000	Didukung
Ekspektasi Usaha	0.272	0.000	Didukung
Pengaruh Sosial	0.349	0.000	Didukung
Kondisi Pendukung	0.412	0.000	Didukung

Sumber: Hasil olah data, 2021



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan proses pengujian dan analisis data pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pengujian hipotesis penelitian ini membuktikan bahwa variabel ekspektasi kinerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* pada masa pandemi COVID-19. Hal ini berarti ekspektasi kinerja mampu membantu penggunaannya dan memudahkan aktivitas yang dilakukannya terutama selama masa pandemi COVID-19.
2. Pengujian hipotesis penelitian ini membuktikan bahwa variabel ekspektasi usaha berpengaruh positif dan signifikan terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* pada masa pandemi COVID-19. Hal ini berarti transportasi *online* mampu membuat penggunaannya merasa mudah dan nyaman pada saat menggunakannya terutama selama masa pandemi COVID-19.
3. Pengujian hipotesis penelitian ini membuktikan bahwa variabel pengaruh sosial berpengaruh positif dan signifikan terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* pada masa pandemi COVID-19. Hal ini berarti lingkungan sekitar juga mendukung dan mendorong seseorang menggunakan aplikasi transportasi *online* terutama selama masa pandemi COVID-19.
4. Pengujian hipotesis penelitian ini membuktikan bahwa variabel kondisi pendukung berpengaruh positif dan signifikan terhadap minat penggunaan

aplikasi transportasi *online* pada masa pandemi COVID-19. Hal ini berarti aplikasi transportasi *online* dapat memberikan fasilitas yang mendukung penggunaannya terutama di masa pandemi COVID-19.

5.2. Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian ini terdapat keterbatasan yang memungkinkan dapat mempengaruhi hasil penelitian, yang diharapkan dapat diperbaiki oleh penulis selanjutnya. Berikut ini adalah keterbatasan dari penelitian yang telah dilakukan:

1. Pada penelitian ini, metode pengumpulan datanya menggunakan metode survey kuesioner yang disebar secara *online* dengan menggunakan Google form. Hal ini dikarenakan adanya pandemi COVID-19 yang mengharuskan seseorang untuk bekerja dari rumah (WFH) dan kuliah daring. Sementara metode tersebut memiliki kelemahan yaitu responden yang bisa saja kurang serius dan tidak jujur, serta peneliti tidak dapat mengontrol proses pengisian kuesioner.
2. Penelitian ini meneliti semua aplikasi transportasi *online*, sehingga dapat dikatakan kurang spesifik dan masih bersifat umum.
3. Pada penelitian ini, objek penelitian hanya terbatas untuk pengguna aplikasi transportasi *online* pada generasi milenial Kota Yogyakarta. Hal tersebut merupakan salah satu keterbatasan dalam penelitian ini karena dapat dimungkinkan adanya perbedaan hasil analisa dengan objek lainnya.
4. Pada penelitian ini mayoritas respondennya adalah mahasiswa sehingga hasil penelitian ini kurang tersebar pada kriteria responden lainnya.

5. Penelitian ini hanya melihat penggunaan aplikasi transportasi *online* pada masa pandemi COVID-19. Fenomena ini merupakan fenomena baru sepanjang sejarah.

5.3. Implikasi Penelitian

1. Bagi Perusahaan

Perusahaan penyedia jasa transportasi *online* dan pengemudinya diharapkan untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan khususnya pada masa pandemi COVID-19 saat ini, sehingga pengguna merasa nyaman dan aman saat menggunakan transportasi *online* dan minat penggunaan aplikasi transportasi *online* dapat meningkat.

2. Bagi Masyarakat

Masyarakat diharapkan dapat meningkatkan minat penggunaan aplikasi transportasi *online* agar dapat meningkatkan perekonomian Indonesia. Di samping itu, masyarakat tetap waspada terhadap keamanan dan khususnya pada masa pandemi COVID-19 dan harus tetap menjaga protokol kesehatan yang ada.

5.4. Saran

Dalam rangka untuk pengembangan studi dengan topik yang sama atau relevan pada penelitian selanjutnya, diharapkan penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan di penelitian selanjutnya. Dengan mempertimbangkan hal-hal yang tertera pada keterbatasan penelitian, maka diajukan saran sebagai berikut:

1. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat memperbanyak jumlah sampel yang diambil untuk penelitian ini serta dapat membandingkannya dengan data sekunder pada perusahaan.
2. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat spesifik dalam meneliti jenis aplikasi transportasi *online* yang ada.
3. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat meneliti topik minat penggunaan aplikasi transportasi *online* ini pada kota lain maupun seluruh kota di Indonesia yang terdapat transportasi *online*, sehingga lingkup penelitian tidak terbatas oleh satu kota saja.
4. Penelitian selanjutnya diharapkan respondennya dapat tersebar sesuai dengan kriteria responden.
5. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat meneliti topik minat penggunaan aplikasi transportasi *online* pada situasi lain seperti pasca bangkit dari fenomena pandemi COVID-19, sehingga lingkup penelitian tidak terbatas oleh satu waktu atau kondisi saja.

DAFTAR PUSTAKA

- Angraeni, Baharuddin, & Mattalatta. (2020). Analisis Dampak Transportasi Online terhadap Transportasi Konvensional (BENTOR) di Kota Makassar. *Jurnal Mirai Management*, 4(2), 122–136.
<https://journal.stieamkop.ac.id/index.php/mirai>
- APJII. (2020). Laporan Survei Internet APJII 2019 – 2020. Asosiasi Penyelenggara Jasa Internet Indonesia, 2020, 1–146. <https://apjii.or.id/survei>
- Chandra, F. S., Novita, D., Informasi, S., & Online, T. (2020). Analisis Penerimaan Masyarakat Terhadap Layanan Transportasi Online Menggunakan UTAUT (Unified Theory of Acceptance and Use of Technology). 1(1), 23–33.
- Fatihah, A. N. (2020). Analisis Penerimaan Pengguna Aplikasi Transportasi Online Goride dan Grabike Menggunakan Metode UTAUT di Kota Surabaya.
- Firtian, L., Putri, S., & Mahendra, I. (2017). Analisa Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penerimaan dan Penggunaan Aplikasi Gojek Menggunakan Unified Theory Of Acceptance And Use Of Technology (UTAUT). 13(1), 136–144.
- Ghozali, I. (2018). Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 25 (9th ed.). Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gunawan, S. (2017). Persepsi Konsumen Atas Layanan Grab Car Di Surabaya, 5.
- Indriyanti, Wahyuni. Tri, Ermawati. Erni , Ichsan. Nurul, F. H. (2020). Analisis

Perbandingan Metode TAM dan UTAUT dalam Mengukur Kesuksesan. 24–30.

Izzati, B. M. (2020). Analysis of Customer Behavior in Mobile Food Ordering Application Using UTAUT Model (Case Study: GoFood Application). December. <https://doi.org/10.25124/ijies.v4i01.45>

Kompas.com. (2020a). Grab Raih Predikat Merek Paling Diminati dengan Tingkat Kepuasan Tertinggi di Indonesia. <https://kilastransportasi.kompas.com/transportasi-pilihan/read/2020/09/25/123732426/grab-raih-predikat-merek-paling-diminati-dengan-tingkat-kepuasan-tertinggi-di>

Kompas.com. (2020b). WHO Resmi Sebut Virus Corona Covid-19 sebagai Pandemi Global. <https://www.kompas.com/sains/read/2020/03/12/083129823/who-resmi-sebut-virus-corona-covid-19-sebagai-pandemi-global?page=all>

Mulyani, A. (2017). Analisis Penerimaan dan Penggunaan Teknologi Aplikasi Ojek Online Menggunakan Unified Theory of Acceptance and Use Technology. *Jurnal Algoritma Sekolah Tinggi Teknologi Garut*, 15, 1–66.

Nasution, D. A. D., Erlina, E., & Muda, I. (2020). Dampak Pandemi COVID-19 terhadap Perekonomian Indonesia. *Jurnal Benefita*, 5(2), 212. <https://doi.org/10.22216/jbe.v5i2.5313>

News.google.com. (2021). Virus Corona (COVID-19).

<https://news.google.com/covid19/map?hl=id&gl=ID&ceid=ID%3Aid&mid=%2Fm%2F03ryn>

Okezone. (2019). Ojek Online Tumbuh 6 Kali Lipat, Simak Fakta Kejayaan Grab dan Gojek. Okezone.

<https://economy.okezone.com/read/2019/10/11/320/2115736/ojek-online-tumbuh-6-kali-lipat-simak-fakta-kejayaan-grab-dan-gojek>

Piarna, R., & Fathurohman, F. (2020). Adopsi E-Commerce oleh Konsumen Milenial Pada Produk UMKM di Kota Subang Menggunakan Model UTAUT In Consumer Context. *Jurnal Teknologi Informasi Dan Ilmu Komputer*, 7(5), 1021. <https://doi.org/10.25126/jtiik.2020712635>

Rahi, S., Othman Mansour, M. M., Alghizzawi, M., & Alnaser, F. M. (2019). Integration of UTAUT Model in Internet Banking Adoption Context: The mediating Role of Performance Expectancy and Effort Expectancy. *Journal of Research in Interactive Marketing*, 13(3), 411–435. <https://doi.org/10.1108/JRIM-02-2018-0032>

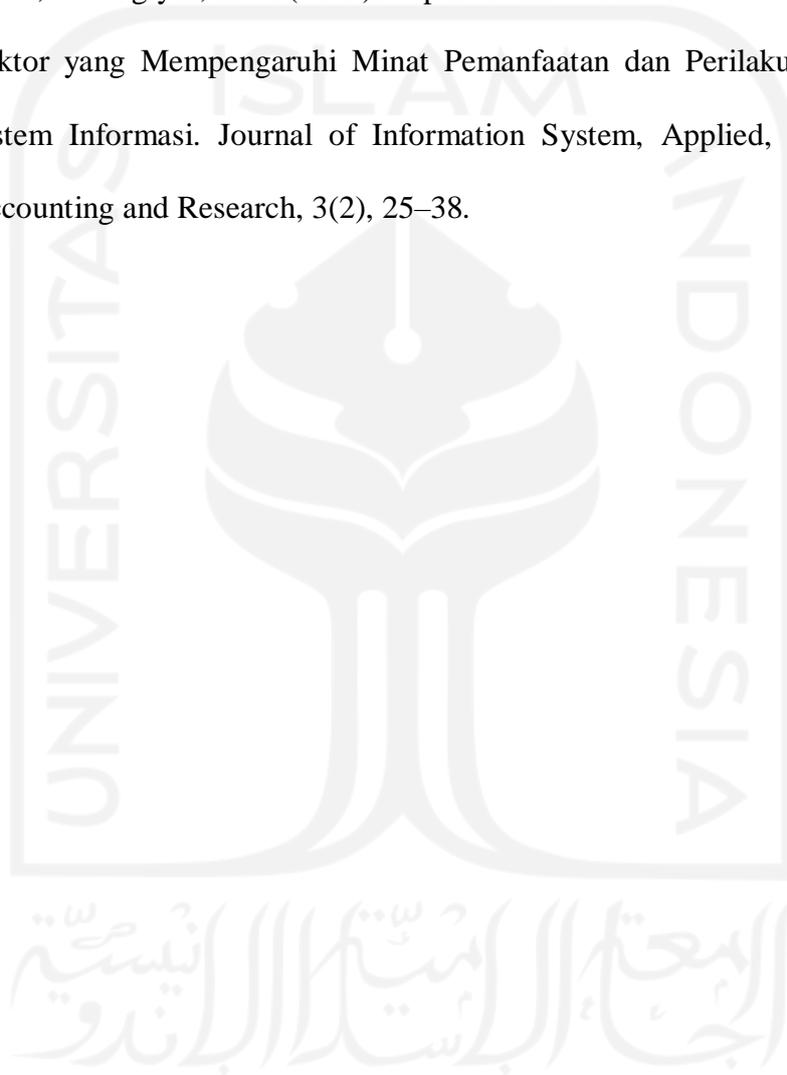
Suara.com. (2019). Survei: Gojek Jadi Aplikasi Transportasi Online Paling Disukai Milenial. <https://www.suara.com/bisnis/2019/07/10/214155/survei-gojek-jadi-aplikasi-transportasi-online-paling-disukai-milenial>

Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan R&D)*. Alfabeta.

Tumuwe, R., Damis, M., & Mulianti, T. (2018). Pengguna ojek online di kalangan mahasiswa Universitas Sam Ratulangi Manado. *Jurnal Holistik*, 21, 1–19.

Venkatesh, V., Morris, M. G., Davis, G. B., & Davis, F. D. (2003). User Acceptance Of Information Technology: Toward a Unified View. *MIS Quarterly*, 27(3), 425–478.

Yel, M. B., & Ningtyas, S. A. (2019). Implementasi Model UTAUT untuk Analisis Faktor yang Mempengaruhi Minat Pemanfaatan dan Perilaku Penggunaan Sistem Informasi. *Journal of Information System, Applied, Management, Accounting and Research*, 3(2), 25–38.



LAMPIRAN 1
KUESIONER PENELITIAN TUGAS AKHIR

Assalamualaikum Wr. Wb.

Perkenalkan saya Delia Mutia Pratiwi, mahasiswi Program Studi Akuntansi tingkat akhir di Fakultas Bisnis dan Ekonomika Universitas Islam Indonesia. Saat ini saya sedang melakukan penelitian untuk menyelesaikan tugas akhir saya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berpengaruh terhadap minat penggunaan aplikasi transportasi *online* selama masa pandemi COVID-19 pada generasi milenial di Kota Yogyakarta. Oleh karena itu, saya selaku peneliti mengharapkan ketersediaan Saudara/I untuk dapat menjadi responden dalam penelitian ini. Responden yang saya butuhkan adalah generasi milenial Y dan Z yang lahir tahun 1981-2004 yang berada di Kota Yogyakarta, serta pernah menggunakan aplikasi transportasi *online* seperti GOJEK, GRAB, MAXIM, maupun aplikasi lainnya dari sebelum masa pandemi COVID-19 atau minimal dari tahun 2019. Seluruh data responden hanya akan digunakan untuk penelitian dan akan dijaga kerahasiaannya.

Atas ketersediaan Saudara/i dalam berpartisipasi mengisi kuesioner dengan jujur, objektif, dan apa adanya sangat berarti bagi penelitian ini. Terima kasih atas bantuan dan ketersediaan Saudara/I dalam mengisi kuesioner ini, dan semoga kebaikan Saudara/I mendapatkan balasan dari Allah, SWT.

Wassalamualaikum Wr Wb

Peneliti

Delia Mutia Pratiwi

Bagian I

Pada bagian ini berisikan identitas responden, yang terdiri dari :

1. Nama (*boleh inisial) :
2. Email (*opsional)
3. Jenis Kelamin (*pilih salah satu) : Perempuan/Laki-laki
4. Umur (*pilih salah satu) :
 - a. 17 – 22 Tahun
 - b. 23 - 28 Tahun
 - c. 29 – 34 Tahun
 - d. 35 – 40 Tahun
5. Pekerjaan (*pilih salah satu) :
 - a. Pelajar b. Mahasiswa c. Pegawai d. Pengusaha e. Lainnya
6. No.Hp (*opsional untuk insentif) :
7. Pilihan e-wallet (*opsional untuk insentif) :
 - a.OVO
 - b.DANA
 - c.GOPAY
8. Pengeluaran dalam sebulan (*pilih salah satu) :
 - a. < Rp 1.000.000
 - b. Rp .1000.000 – Rp 3.000.000
 - c. Rp .3000-000 – Rp 5000.000
 - d. Rp 5.000.000 – Rp 7.000.000
 - e. >Rp 7.000.000

9. Seberapa sering menggunakan aplikasi transportasi *online* seperti GOJEK, GRAB, MAXIM, dan lain-lain setiap bulannya? (*pilih salah satu)
- a. < 5 kali
 - b. 5 – 10 kali
 - c. 11 – 15 kali
 - d. 15 – 20 kali
 - e. > 20 kali
10. Sudah berapa lama anda menggunakan aplikasi transportasi *online* seperti GOJEK, GRAB, MAXIM, dan lain-lain ? (*pilih salah satu)
- a. < 2 Tahun
 - b. 2 - 3 Tahun
 - c. > 3 Tahun

Bagian II

Pada bagian ini, pertanyaan yang diajukan menjadi dasar pengukuran pengaruh penelitian ini.

Petunjuk Pengisian Bagian II:

Beri tanda centang (✓) pada salah satu pilihan di setiap item pertanyaan sesuai dengan keadaan anda, dengan skala 1 sampai dengan 5.

Sangat Tidak Setuju	: 1	Setuju	: 4
Tidak Setuju	: 2	Sangat Setuju	: 5
Kurang Setuju	: 3		

1. Ekspektasi Kinerja (*Performance Expectancy*) pada Masa Pandemi COVID-19

No	Pertanyaan	STS	TS	KS	S	SS
1.	Saya merasa aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) selama masa pandemi COVID-19 membantu pekerjaan saya sehingga menjadi lebih mudah.					
2	Saya merasa dengan adanya aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) meningkatkan efisiensi kegiatan saya selama masa pandemi COVID-19.					
3	Saya merasa dengan adanya aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) selama masa pandemi COVID-19 memudahkan saya dalam mobilisasi, berbelanja, membeli makanan, mengirim barang dan lain-lain.					
4	Saya merasa aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) selama masa pandemi COVID-19 mudah untuk diimplementasikan.					
5	Selama masa pandemi COVID-19 aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) sudah sesuai dengan apa yang diharapkan.					

2. Ekspektasi Usaha (*Effort Expectancy*) pada masa Pandemi COVID-19

No	Pertanyaan	STS	TS	KS	S	SS
1	Saya merasa mudah mengoperasikan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) selama masa pandemi COVID-19 .					
2	Saya merasa aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) terlalu rumit					

	sehingga saya sulit mengerti bagaimana cara menggunakannya.					
3	Mudah bagi saya untuk menjadi ahli dalam menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) selama masa pandemi COVID-19					
4	Menurut saya aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) mudah diakses					

3. Pengaruh Sosial pada Masa Pandemi COVID-19

No	Pertanyaan	STS	TS	KS	S	SS
1	Orang-orang terdekat saya selama masa pandemi COVID-19 mempengaruhi saya untuk menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll).					
2.	Penting bagi saya orang lain menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) selama masa pandemi COVID-19. (Seperti : melakukan mobilisasi, berbelanja, membeli makanan, mengirim barang, dll)					
3	Dengan menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) kepercayaan diri saya meningkat daripada menggunakan transportasi konvensional (seperti : ojek konvensional).					
4	Saya menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) karena mayoritas lingkungan sekitar menggunakannya.					

4. Kondisi Pendukung pada Masa Pandemi COVID-19

No	Pertanyaan	STS	TS	KS	S	SS
1	Saya merasa menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) saya selama masa pandemi COVID-19 mendukung kegiatan.					
2	Lingkungan sekitar membantu saya selama masa pandemi COVID-19 dalam penggunaan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll).					
3	Penggunaan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) sangat cocok dengan kegiatan atau pekerjaan saya terutama selama masa pandemi COVID-19					
4	Dengan menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) saya tidak mengalami kesulitan dalam mobilisasi, berbelanja, membeli makanan, mengirim barang, dll selama masa pandemi COVID-19.					
5	Selama masa pandemi COVID-19 saya memiliki cukup pengetahuan untuk menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll).					

Bagian III

Pada bagian ini untuk mengukur variabel minat penggunaan transportasi *online* (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) pada masa Pandemi COVID-19 yang merupakan variabel terikat dalam penelitian ini.

Petunjuk Pengisian Bagian III :			
Beri tanda centang (√) pada salah satu pilihan di setiap item pertanyaan sesuai dengan keadaan anda, dengan skala 1 sampai dengan 5.			
Sangat Tidak Setuju	: 1	Setuju	: 4
Tidak Setuju	: 2	Sangat Setuju	: 5
Kurang Setuju	: 3		

No	Pertanyaan	STS	TS	KS	S	SS
1	Saya berminat menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM, dll) pada masa Pandemi COVID-19 dan seterusnya.					
2	Saya merasa selama pandemi COVID-19 penggunaan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll) saya meningkat.					
3	Saya suka menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> (GOJEK, GRAB, MAXIM,dll)					

LAMPIRAN 2
TABULASI DATA KUESIONER

SAMPSEL	MINAT MENGGUNAKAN APLIKASI TRANSPORTASI <i>ONLINE</i> (Y)				
	M1	M2	M3	TOTAL	MEAN
1	5	5	4	14	4,67
2	5	5	5	15	5,00
3	4	4	4	12	4,00
4	4	3	3	10	3,33
5	5	3	5	13	4,33
6	4	3	4	11	3,67
7	4	4	4	12	4,00
8	4	4	4	12	4,00
9	5	5	5	15	5,00
10	4	4	4	12	4,00
11	5	4	5	14	4,67
12	5	5	5	15	5,00
13	4	5	5	14	4,67
14	4	4	4	12	4,00
15	4	4	4	12	4,00
16	5	4	4	13	4,33
17	5	4	4	13	4,33
18	5	5	5	15	5,00
19	4	3	2	9	3,00
20	5	5	5	15	5,00
21	5	5	5	15	5,00
22	5	5	4	14	4,67
23	5	5	5	15	5,00
24	5	5	5	15	5,00
25	4	4	4	12	4,00
26	4	4	4	12	4,00
27	4	4	4	12	4,00
28	5	5	5	15	5,00
29	5	5	5	15	5,00
30	4	4	4	12	4,00
31	3	4	5	12	4,00
32	5	2	3	10	3,33
33	5	5	5	15	5,00
34	5	5	5	15	5,00
35	3	3	3	9	3,00
36	4	2	2	8	2,67
37	3	3	2	8	2,67
38	3	3	4	10	3,33
39	4	4	4	12	4,00
40	5	5	5	15	5,00
41	4	3	4	11	3,67

SAMPSEL	MINAT MENGGUNAKAN APLIKASI TRANSPORTASI <i>ONLINE</i> (Y)				
	M1	M2	M3	TOTAL	MEAN
42	4	5	5	14	4,67
43	5	2	4	11	3,67
44	3	2	4	9	3,00
45	5	5	5	15	5,00
46	3	3	4	10	3,33
47	5	5	5	15	5,00
48	3	2	3	8	2,67
49	3	4	4	11	3,67
50	4	4	4	12	4,00
51	5	4	5	14	4,67
52	5	2	4	11	3,67
53	5	5	5	15	5,00
54	4	5	5	14	4,67
55	5	5	5	15	5,00
56	5	5	2	12	4,00
57	5	2	5	12	4,00
58	4	4	3	11	3,67
59	5	5	5	15	5,00
60	5	5	5	15	5,00
61	4	4	4	12	4,00
62	3	3	3	9	3,00
63	3	3	4	10	3,33
64	3	3	3	9	3,00
65	5	5	5	15	5,00
66	4	4	5	13	4,33
67	4	3	3	10	3,33
68	4	3	4	11	3,67
69	4	3	4	11	3,67
70	3	4	5	12	4,00
71	5	5	5	15	5,00
72	4	4	4	12	4,00
73	4	4	4	12	4,00
74	5	4	5	14	4,67
75	4	3	4	11	3,67
76	4	3	4	11	3,67
77	2	3	4	9	3,00
78	4	4	4	12	4,00
79	4	4	5	13	4,33
80	2	2	2	6	2,00
81	4	4	5	13	4,33
82	4	5	5	14	4,67
83	5	5	5	15	5,00
84	5	5	4	14	4,67
85	5	5	5	15	5,00
86	4	5	5	14	4,67
87	4	4	4	12	4,00

SAMPSEL	MINAT MENGGUNAKAN APLIKASI TRANSPORTASI <i>ONLINE</i> (Y)				
	M1	M2	M3	TOTAL	MEAN
88	3	4	4	11	3,67
89	5	5	5	15	5,00
90	4	3	4	11	3,67
91	4	4	4	12	4,00
92	3	3	4	10	3,33
93	5	2	2	9	3,00
94	4	4	4	12	4,00
95	4	4	4	12	4,00
96	4	4	4	12	4,00
97	4	4	4	12	4,00
98	4	2	4	10	3,33
99	5	5	5	15	5,00
100	4	3	3	10	3,33
101	4	4	4	12	4,00



SAMPSEL	EKSPEKTASI KINERJA SETELAH PANDEMI (X ₁)						TOTAL	MEAN
	EKST1	EKST2	EKST3	EKST4	EKST5			
1	3	2	2	3	3	13	2,60	
2	5	5	5	5	5	25	5,00	
3	4	4	5	4	4	21	4,20	
4	4	4	5	4	4	21	4,20	
5	4	4	4	4	4	20	4,00	
6	3	3	3	2	2	13	2,60	
7	4	4	4	4	4	20	4,00	
8	5	4	4	5	4	22	4,40	
9	5	5	5	5	5	25	5,00	
10	4	4	4	4	4	20	4,00	
11	3	2	2	3	3	13	2,60	
12	5	5	5	5	4	24	4,80	
13	5	5	5	5	5	25	5,00	
14	4	5	5	4	4	22	4,40	
15	4	3	5	4	4	20	4,00	
16	4	4	5	4	4	21	4,20	
17	5	5	5	4	4	23	4,60	
18	5	5	5	5	5	25	5,00	
19	5	4	5	5	5	24	4,80	
20	5	5	5	5	5	25	5,00	
21	5	5	5	5	5	25	5,00	
22	4	4	4	4	4	20	4,00	
23	2	2	2	2	2	10	2,00	
24	5	5	5	5	5	25	5,00	
25	5	4	3	3	4	19	3,80	
26	4	4	4	4	4	20	4,00	
27	4	4	4	4	4	20	4,00	
28	5	5	5	5	5	25	5,00	
29	5	5	5	5	5	25	5,00	
30	5	5	5	4	4	23	4,60	
31	4	4	4	4	4	20	4,00	
32	5	4	4	4	5	22	4,40	
33	5	5	5	5	5	25	5,00	
34	4	5	5	5	5	24	4,80	
35	4	4	5	5	5	23	4,60	
36	5	5	5	4	4	23	4,60	
37	3	3	3	4	3	16	3,20	
38	4	4	4	3	4	19	3,80	
39	3	4	5	4	4	20	4,00	
40	5	5	5	5	5	25	5,00	
41	4	4	4	3	3	18	3,60	
42	5	5	5	5	4	24	4,80	
43	3	3	5	4	3	18	3,60	
44	4	2	4	3	3	16	3,20	
45	4	4	4	4	4	20	4,00	
46	5	5	4	4	4	22	4,40	

SAMPSEL	EKSPEKTASI KINERJA SETELAH PANDEMI (X ₁)						TOTAL	MEAN
	EKST1	EKST2	EKST3	EKST4	EKST5			
47	4	4	5	4	4	21	4,20	
48	2	2	2	2	2	10	2,00	
49	4	4	4	3	3	18	3,60	
50	4	4	4	4	4	20	4,00	
51	4	5	5	4	3	21	4,20	
52	5	4	5	4	4	22	4,40	
53	5	4	5	5	5	24	4,80	
54	5	5	4	5	4	23	4,60	
55	5	5	5	4	4	23	4,60	
56	5	5	5	5	5	25	5,00	
57	5	5	5	4	4	23	4,60	
58	4	4	4	4	4	20	4,00	
59	4	4	4	4	4	20	4,00	
60	5	4	5	4	5	23	4,60	
61	5	5	5	5	5	25	5,00	
62	2	3	4	4	3	16	3,20	
63	4	2	4	3	3	16	3,20	
64	4	3	4	4	4	19	3,80	
65	5	5	5	5	5	25	5,00	
66	4	4	4	4	4	20	4,00	
67	4	3	4	4	4	19	3,80	
68	4	4	4	3	3	18	3,60	
69	5	4	5	4	4	22	4,40	
70	5	5	4	5	4	23	4,60	
71	4	5	5	5	4	23	4,60	
72	5	4	5	4	4	22	4,40	
73	2	2	2	2	2	10	2,00	
74	4	4	4	4	4	20	4,00	
75	3	4	4	4	3	18	3,60	
76	3	4	4	4	3	18	3,60	
77	3	3	5	4	3	18	3,60	
78	4	4	4	5	4	21	4,20	
79	4	4	4	4	4	20	4,00	
80	3	3	2	2	2	12	2,40	
81	4	4	4	4	4	20	4,00	
82	4	5	5	4	4	22	4,40	
83	5	5	5	5	5	25	5,00	
84	5	5	5	5	5	25	5,00	
85	5	5	5	5	5	25	5,00	
86	3	4	5	5	5	22	4,40	
87	4	4	5	4	4	21	4,20	
88	4	4	5	4	4	21	4,20	
89	5	5	5	4	5	24	4,80	
90	5	4	4	4	4	21	4,20	
91	4	4	5	4	4	21	4,20	
92	4	4	4	4	2	18	3,60	

SAMPSEL	EKSPEKTASI KINERJA SETELAH PANDEMI (X ₁)						TOTAL	MEAN
	EKST1	EKST2	EKST3	EKST4	EKST5			
93	3	3	3	3	3	15	3,00	
94	5	3	4	3	4	19	3,80	
95	5	5	5	4	4	23	4,60	
96	5	5	4	4	4	22	4,40	
97	5	5	5	5	5	25	5,00	
98	5	5	5	5	5	25	5,00	
99	5	5	5	5	4	24	4,80	
100	5	4	4	4	2	19	3,80	
101	4	4	4	4	4	20	4,00	



SAMPSEL	EKSPETASI USAHA SETELAH PANDEMI (X ₂)					
	EUST1	EUST2	EUST3	EUST4	TOTAL	MEAN
1	5	4	5	5	19	4,75
2	4	4	4	4	16	4,00
3	4	3	4	4	15	3,75
4	4	4	4	4	16	4,00
5	4	4	4	4	16	4,00
6	4	3	3	3	13	3,25
7	4	2	4	4	14	3,50
8	4	3	4	4	15	3,75
9	4	4	4	4	16	4,00
10	4	3	3	4	14	3,50
11	4	4	4	4	16	4,00
12	4	4	4	4	16	4,00
13	4	4	4	4	16	4,00
14	4	3	3	4	14	3,50
15	4	3	4	3	14	3,50
16	4	2	4	5	15	3,75
17	4	3	4	4	15	3,75
18	5	5	5	5	20	5,00
19	2	1	2	2	7	1,75
20	5	4	5	5	19	4,75
21	5	5	5	5	20	5,00
22	4	3	4	4	15	3,75
23	5	2	5	5	17	4,25
24	4	4	4	4	16	4,00
25	4	4	4	4	16	4,00
26	4	4	4	4	16	4,00
27	4	2	3	5	14	3,50
28	5	3	4	4	16	4,00
29	5	2	4	5	16	4,00
30	3	3	4	4	14	3,50
31	4	2	4	4	14	3,50
32	5	3	4	2	14	3,50
33	4	4	5	5	18	4,50
34	5	5	5	5	20	5,00
35	4	3	3	3	13	3,25
36	3	3	2	3	11	2,75
37	3	2	4	3	12	3,00
38	4	2	3	4	13	3,25
39	4	4	4	4	16	4,00
40	5	5	5	5	20	5,00
41	2	2	3	3	10	2,50
42	3	3	3	3	12	3,00
43	4	2	4	4	14	3,50
44	1	1	1	1	4	1,00
45	5	2	5	5	17	4,25
46	4	2	5	4	15	3,75

SAMPSEL	EKSPETASI USAHA SETELAH PANDEMI (X ₂)					
	EUST1	EUST2	EUST3	EUST4	TOTAL	MEAN
47	5	2	5	4	16	4,00
48	3	1	3	3	10	2,50
49	4	2	3	4	13	3,25
50	4	1	4	4	13	3,25
51	5	1	4	5	15	3,75
52	4	2	3	4	13	3,25
53	5	1	4	5	15	3,75
54	4	4	4	4	16	4,00
55	4	4	4	4	16	4,00
56	4	3	4	4	15	3,75
57	4	3	4	4	15	3,75
58	4	3	3	3	13	3,25
59	4	4	4	5	17	4,25
60	4	4	5	4	17	4,25
61	3	3	3	4	13	3,25
62	4	2	3	4	13	3,25
63	4	2	4	4	14	3,50
64	3	3	3	4	13	3,25
65	4	4	4	4	16	4,00
66	5	4	4	4	17	4,25
67	4	3	4	3	14	3,50
68	4	3	3	3	13	3,25
69	5	2	4	4	15	3,75
70	5	3	3	4	15	3,75
71	4	3	4	4	15	3,75
72	4	4	3	3	14	3,50
73	4	3	3	3	13	3,25
74	4	3	3	3	13	3,25
75	3	3	4	4	14	3,50
76	4	3	3	4	14	3,50
77	4	3	4	3	14	3,50
78	3	3	4	4	14	3,50
79	4	4	3	3	14	3,50
80	3	3	2	4	12	3,00
81	4	5	4	4	17	4,25
82	4	2	4	5	15	3,75
83	4	4	4	4	16	4,00
84	4	4	4	4	16	4,00
85	4	4	4	4	16	4,00
86	4	4	3	4	15	3,75
87	4	3	3	3	13	3,25
88	3	3	3	4	13	3,25
89	4	4	4	4	16	4,00
90	4	2	3	4	13	3,25
91	4	1	4	4	13	3,25
92	4	2	4	4	14	3,50

SAMPSEL	EKSPETASI USAHA SETELAH PANDEMI (X ₂)					
	EUST1	EUST2	EUST3	EUST4	TOTAL	MEAN
93	2	1	3	3	9	2,25
94	4	4	4	4	16	4,00
95	4	3	4	4	15	3,75
96	4	3	3	4	14	3,50
97	4	5	4	4	17	4,25
98	4	2	4	4	14	3,50
99	5	3	4	4	16	4,00
100	4	3	5	4	16	4,00
101	4	1	4	4	13	3,25



SAMPSEL	PENGARUH SOSIAL SETELAH PANDEMI (X ₃)					TOTAL	MEAN
	PSST1	PSST2	PSST3	PSST4			
1	4	4	4	4	16	4,00	
2	5	5	5	5	20	5,00	
3	4	4	3	4	15	3,75	
4	1	4	2	4	11	2,75	
5	4	4	4	5	17	4,25	
6	2	4	2	4	12	3,00	
7	3	5	4	4	16	4,00	
8	3	4	5	5	17	4,25	
9	5	5	5	5	20	5,00	
10	4	4	3	4	15	3,75	
11	3	4	5	5	17	4,25	
12	4	5	5	5	19	4,75	
13	5	5	4	4	18	4,50	
14	4	5	4	4	17	4,25	
15	2	5	4	4	15	3,75	
16	4	5	5	5	19	4,75	
17	3	3	5	5	16	4,00	
18	4	4	5	5	18	4,50	
19	3	3	4	4	14	3,50	
20	5	5	5	5	20	5,00	
21	4	5	5	5	19	4,75	
22	4	4	4	4	16	4,00	
23	5	5	5	5	20	5,00	
24	5	5	5	5	20	5,00	
25	4	4	4	4	16	4,00	
26	4	4	4	4	16	4,00	
27	3	3	4	4	14	3,50	
28	5	5	5	5	20	5,00	
29	4	4	4	4	16	4,00	
30	1	2	4	2	9	2,25	
31	2	4	4	4	14	3,50	
32	2	4	3	4	13	3,25	
33	5	5	5	5	20	5,00	
34	5	5	5	5	20	5,00	
35	1	1	1	2	5	1,25	
36	3	3	3	3	12	3,00	
37	4	3	3	4	14	3,50	
38	4	3	3	3	13	3,25	
39	4	4	4	4	16	4,00	
40	3	4	4	3	14	3,50	
41	4	4	3	4	15	3,75	
42	5	5	5	5	20	5,00	
43	4	4	4	4	16	4,00	
44	2	4	4	4	14	3,50	
45	5	4	5	4	18	4,50	
46	4	4	3	3	14	3,50	

SAMPSEL	PENGARUH SOSIAL SETELAH PANDEMI (X ₃)					
	PSST1	PSST2	PSST3	PSST4	TOTAL	MEAN
47	5	4	4	4	17	4,25
48	2	3	2	2	9	2,25
49	4	4	4	4	16	4,00
50	2	4	4	4	14	3,50
51	5	5	5	5	20	5,00
52	2	4	2	3	11	2,75
53	4	4	5	5	18	4,50
54	4	4	5	5	18	4,50
55	3	5	4	4	16	4,00
56	2	4	4	2	12	3,00
57	4	3	5	5	17	4,25
58	4	4	4	4	16	4,00
59	5	5	5	5	20	5,00
60	3	4	4	4	15	3,75
61	4	4	4	4	16	4,00
62	4	3	3	3	13	3,25
63	2	4	4	4	14	3,50
64	2	2	4	4	12	3,00
65	5	5	4	5	19	4,75
66	5	5	5	5	20	5,00
67	2	2	3	4	11	2,75
68	3	3	4	4	14	3,50
69	4	4	4	2	14	3,50
70	5	5	5	5	20	5,00
71	5	4	5	5	19	4,75
72	4	4	4	3	15	3,75
73	5	5	5	5	20	5,00
74	5	5	5	5	20	5,00
75	4	4	4	4	16	4,00
76	4	4	4	4	16	4,00
77	4	3	3	4	14	3,50
78	2	4	4	4	14	3,50
79	5	4	4	4	17	4,25
80	2	2	3	3	10	2,50
81	5	5	5	5	20	5,00
82	4	5	5	4	18	4,50
83	5	5	5	5	20	5,00
84	4	4	4	4	16	4,00
85	4	5	5	5	19	4,75
86	5	5	5	5	20	5,00
87	4	4	5	5	18	4,50
88	4	4	5	4	17	4,25
89	4	5	4	5	18	4,50
90	2	3	3	2	10	2,50
91	2	4	3	2	11	2,75
92	2	4	4	4	14	3,50

SAMPel	PENGARUH SOSIAL SETELAH PANDEMI (X ₃)					MEAN
	PSST1	PSST2	PSST3	PSST4	TOTAL	
93	3	3	3	3	12	3,00
94	5	4	5	4	18	4,50
95	4	3	5	5	17	4,25
96	4	4	4	3	15	3,75
97	5	5	3	4	17	4,25
98	1	2	2	2	7	1,75
99	4	4	4	4	16	4,00
100	2	2	2	4	10	2,50
101	4	4	4	2	14	3,50



SAMPSEL	KONDISI PENDUKUNG SETELAH PANDEMI (X ₄)						TOTAL	MEAN
	KPST1	KPST2	KPST3	KPST4	KPST5			
1	5	5	5	5	5	25	5,00	
2	5	5	5	5	5	25	5,00	
3	4	4	4	4	4	20	4,00	
4	4	2	1	4	5	16	3,20	
5	4	4	4	4	5	21	4,20	
6	5	3	4	4	3	19	3,80	
7	5	4	4	5	4	22	4,40	
8	4	5	4	5	4	22	4,40	
9	5	5	5	5	5	25	5,00	
10	5	5	5	5	5	25	5,00	
11	5	5	5	5	5	25	5,00	
12	5	5	5	5	5	25	5,00	
13	4	4	3	4	4	19	3,80	
14	4	4	4	5	4	21	4,20	
15	4	4	4	5	5	22	4,40	
16	4	4	4	5	5	22	4,40	
17	5	4	4	3	4	20	4,00	
18	5	4	5	5	5	24	4,80	
19	3	3	3	3	3	15	3,00	
20	5	5	5	5	5	25	5,00	
21	5	5	5	5	5	25	5,00	
22	4	5	5	5	5	24	4,80	
23	5	5	5	5	5	25	5,00	
24	5	5	5	5	5	25	5,00	
25	4	4	4	4	4	20	4,00	
26	4	4	4	4	4	20	4,00	
27	4	3	4	4	4	19	3,80	
28	5	5	5	5	5	25	5,00	
29	5	4	5	5	5	24	4,80	
30	4	4	3	4	5	20	4,00	
31	4	4	4	4	4	20	4,00	
32	4	4	4	4	4	20	4,00	
33	4	4	4	4	4	20	4,00	
34	5	5	5	5	5	25	5,00	
35	3	3	3	3	3	15	3,00	
36	2	2	2	3	3	12	2,40	
37	2	2	2	2	4	12	2,40	
38	4	3	3	3	3	16	3,20	
39	3	3	4	4	4	18	3,60	
40	5	4	5	5	5	24	4,80	
41	4	3	4	3	3	17	3,40	
42	4	4	3	3	3	17	3,40	
43	2	2	3	2	2	11	2,20	
44	4	4	2	4	4	18	3,60	
45	5	4	5	5	5	24	4,80	
46	4	3	3	3	4	17	3,40	

SAMPSEL	KONDISI PENDUKUNG SETELAH PANDEMI (X ₄)						TOTAL	MEAN
	KPST1	KPST2	KPST3	KPST4	KPST5			
47	5	4	5	5	4	23	4,60	
48	4	2	2	4	4	16	3,20	
49	4	4	4	4	4	20	4,00	
50	4	4	4	4	4	20	4,00	
51	5	5	4	4	5	23	4,60	
52	5	3	4	4	3	19	3,80	
53	5	5	5	5	5	25	5,00	
54	4	4	4	4	4	20	4,00	
55	5	3	5	5	5	23	4,60	
56	4	2	4	4	4	18	3,60	
57	4	5	2	4	4	19	3,80	
58	4	4	4	4	4	20	4,00	
59	5	5	5	5	5	25	5,00	
60	5	5	5	5	5	25	5,00	
61	4	4	4	4	4	20	4,00	
62	4	4	4	4	4	20	4,00	
63	4	4	2	4	4	18	3,60	
64	4	2	4	2	4	16	3,20	
65	5	5	5	5	5	25	5,00	
66	4	4	4	4	4	20	4,00	
67	4	4	3	4	4	19	3,80	
68	4	4	4	4	4	20	4,00	
69	4	4	4	4	4	20	4,00	
70	3	3	3	3	4	16	3,20	
71	4	5	4	5	5	23	4,60	
72	4	4	4	4	4	20	4,00	
73	4	4	4	4	4	20	4,00	
74	4	4	4	4	4	20	4,00	
75	4	4	3	4	4	19	3,80	
76	4	4	3	4	4	19	3,80	
77	2	2	3	4	4	15	3,00	
78	4	4	4	4	4	20	4,00	
79	4	4	4	4	4	20	4,00	
80	2	3	2	2	2	11	2,20	
81	4	4	4	4	4	20	4,00	
82	4	4	5	4	4	21	4,20	
83	4	4	3	4	3	18	3,60	
84	4	3	3	4	4	18	3,60	
85	5	5	5	5	5	25	5,00	
86	5	3	4	4	4	20	4,00	
87	4	4	4	4	4	20	4,00	
88	4	4	4	4	4	20	4,00	
89	5	5	4	4	5	23	4,60	
90	5	5	5	5	5	25	5,00	
91	4	4	4	4	4	20	4,00	
92	4	4	4	4	4	20	4,00	

SAMPSEL	KONDISI PENDUKUNG SETELAH PANDEMI (X ₄)						TOTAL	MEAN
	KPST1	KPST2	KPST3	KPST4	KPST5			
93	5	5	5	5	5	25	5,00	
94	4	2	3	4	4	17	3,40	
95	4	5	2	4	4	19	3,80	
96	4	4	3	4	4	19	3,80	
97	4	4	4	4	4	20	4,00	
98	4	2	2	4	4	16	3,20	
99	5	5	5	5	5	25	5,00	
100	4	4	4	5	5	22	4,40	
101	4	4	4	4	4	20	4,00	



LAMPIRAN 3

HASIL UJI VALIDITAS DAN RELIABILITAS

1. EKSPEKTASI KINERJA

Correlations

		EKST1	EKST2	EKST3	EKST4	EKST5	TOTAL
EKST1	Pearson Correlation	1	.744**	.623**	.627**	.695**	.844**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101
EKST2	Pearson Correlation	.744**	1	.719**	.741**	.679**	.891**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101
EKST3	Pearson Correlation	.623**	.719**	1	.743**	.695**	.864**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101
EKST4	Pearson Correlation	.627**	.741**	.743**	1	.794**	.891**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101
EKST5	Pearson Correlation	.695**	.679**	.695**	.794**	1	.883**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000		.000
	N	101	101	101	101	101	101
TOTAL	Pearson Correlation	.844**	.891**	.864**	.891**	.883**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	101	101	101	101	101	101

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.923	5

2. EKSPEKTASI USAHA

Correlations

		EUST1	EUST2	EUST3	EUST4	TOTAL
EUST1	Pearson Correlation	1	.283**	.632**	.595**	.784**
	Sig. (2-tailed)		.004	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101
EUST2	Pearson Correlation	.283**	1	.330**	.215*	.681**
	Sig. (2-tailed)	.004		.001	.031	.000
	N	101	101	101	101	101
EUST3	Pearson Correlation	.632**	.330**	1	.637**	.823**
	Sig. (2-tailed)	.000	.001		.000	.000
	N	101	101	101	101	101
EUST4	Pearson Correlation	.595**	.215*	.637**	1	.757**
	Sig. (2-tailed)	.000	.031	.000		.000
	N	101	101	101	101	101
TOTAL	Pearson Correlation	.784**	.681**	.823**	.757**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	
	N	101	101	101	101	101

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.728	4

3. PENGARUH SOSIAL

Correlations

		PSST1	PSST2	PSST3	PSST4	TOTAL
PSST1	Pearson Correlation	1	.631**	.634**	.580**	.864**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101
PSST2	Pearson Correlation	.631**	1	.602**	.566**	.820**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101
PSST3	Pearson Correlation	.634**	.602**	1	.698**	.862**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000
	N	101	101	101	101	101
PSST4	Pearson Correlation	.580**	.566**	.698**	1	.831**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.000
	N	101	101	101	101	101
TOTAL	Pearson Correlation	.864**	.820**	.862**	.831**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	
	N	101	101	101	101	101

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.861	4

4. KONDISI PENDUKUNG

Correlations

		KPST1	KPST2	KPST3	KPST4	KPST5	TOTAL
KPST1	Pearson Correlation	1	.630**	.680**	.727**	.654**	.860**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101
KPST2	Pearson Correlation	.630**	1	.606**	.672**	.592**	.833**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101
KPST3	Pearson Correlation	.680**	.606**	1	.660**	.574**	.843**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101
KPST4	Pearson Correlation	.727**	.672**	.660**	1	.783**	.893**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101
KPST5	Pearson Correlation	.654**	.592**	.574**	.783**	1	.828**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000		.000
	N	101	101	101	101	101	101
TOTAL	Pearson Correlation	.860**	.833**	.843**	.893**	.828**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	101	101	101	101	101	101

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.899	5

5. MINAT PENGGUNAAN APLIKASI TRANSPORTASI *ONLINE*

Correlations

		M1	M2	M3	TOTAL
M1	Pearson Correlation	1	.510**	.458**	.763**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000
	N	101	101	101	101
M2	Pearson Correlation	.510**	1	.646**	.886**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000
	N	101	101	101	101
M3	Pearson Correlation	.458**	.646**	1	.844**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000
	N	101	101	101	101
TOTAL	Pearson Correlation	.763**	.886**	.844**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	
	N	101	101	101	101

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.777	3

LAMPIRAN 4

HASIL UJI ASUMSI KLASIK

1. UJI NORMALITAS

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		101
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	.27883192
Most Extreme Differences	Absolute	.095
	Positive	.095
	Negative	-.094
Kolmogorov-Smirnov Z		.953
Asymp. Sig. (2-tailed)		.324

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

2. UJI MULTIKOLONIERITAS

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-.813	.226		-3.591	.001		
	X1	.209	.043	.211	4.895	.000	.854	1.172
	X2	.272	.059	.231	4.575	.000	.625	1.600
	X3	.349	.041	.399	8.502	.000	.721	1.386
	X4	.412	.051	.393	8.117	.000	.676	1.478

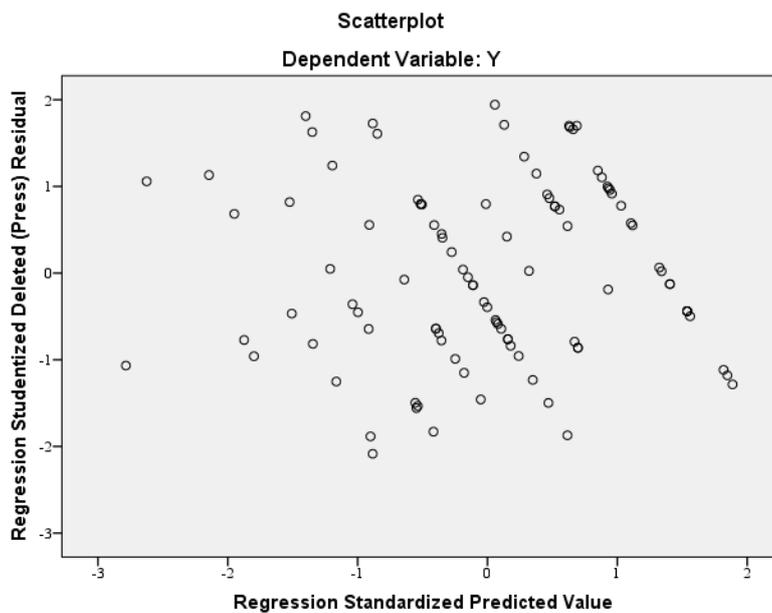
a. Dependent Variable: Y

3. UJI HETEROSKEDASTISITAS

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	.373	.112		3.322	.001
X1	-.014	.021	-.071	-.652	.516
X2	.009	.029	.038	.299	.765
X3	-.028	.020	-.163	-1.378	.171
X4	.001	.025	.003	.025	.980

a. Dependent Variable: abs_res1



LAMPIRAN 5
HASIL UJI REGRESI

Variables Entered/Removed^b

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X ₄ , X ₁ , X ₃ , X ₂	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: Y

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.921 ^a	.847	.841	.284582

a. Predictors: (Constant), X₄ , X₁ , X₃ , X₂

b. Dependent Variable: Y

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	43.190	4	10.798	133.325	.000 ^a
	Residual	7.775	96	.081		
	Total	50.965	100			

a. Predictors: (Constant), X₄ , X₁ , X₃ , X₂

b. Dependent Variable: Y

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-.813	.226		-3.591	.001		
	X ₁	.209	.043	.211	4.895	.000	.854	1.172
	X ₂	.272	.059	.231	4.575	.000	.625	1.600
	X ₃	.349	.041	.399	8.502	.000	.721	1.386
	X ₄	.412	.051	.393	8.117	.000	.676	1.478

a. Dependent Variable: Y

