

ANALISIS KESIAPAN DAN PENERIMAAN TEKNOLOGI PADA PENGGUNA GOJEK DAN INDRIVE DENGAN METODE TRAM

Ridhana Fiska, Rahma Fitria, Fidyatun Nisa

Prodi Sistem Informasi, Fakultas Teknik, Universitas Malikussaleh
Jl. Cot Tengku Nie, Reuleut, Muara Batu, Aceh Utara, Indonesia
ridhanafiskaaa@gmail.com

ABSTRAK

Perkembangan teknologi di bidang transportasi telah mendorong perubahan signifikan dalam perilaku masyarakat dalam mengakses layanan mobilitas. Aplikasi ride-hailing seperti Gojek dan inDrive menjadi solusi utama dalam memenuhi kebutuhan transportasi yang cepat, efisien, dan berbasis digital. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan membandingkan kesiapan serta penerimaan teknologi pengguna terhadap kedua aplikasi tersebut dengan menggunakan pendekatan *Technology Readiness and Acceptance Model* (TRAM). Model ini menggabungkan empat dimensi kesiapan teknologi (*optimism, innovativeness, discomfort, insecurity*) dan tiga dimensi penerimaan teknologi (*perceived usefulness, perceived ease of use, use intention*). Metode kuantitatif digunakan dalam penelitian ini, dengan pengolahan data melalui teknik SEM-PLS dan melibatkan 250 responden pengguna Gojek dan inDrive. Hasil penelitian menunjukkan bahwa baik Gojek maupun inDrive memiliki pola penerimaan teknologi yang serupa, dengan masing-masing menerima 7 dari 10 hipotesis yang diajukan. Secara deskriptif, Gojek memperoleh skor kesiapan teknologi yang lebih tinggi sebesar 82,40% dibandingkan inDrive sebesar 77,99%. Gojek menunjukkan keunggulan dalam persepsi kemudahan, manfaat, serta niat penggunaan, sementara inDrive masih memiliki ruang untuk peningkatan dalam aspek keamanan dan pengalaman pengguna. Temuan ini merekomendasikan agar kedua aplikasi terus berinovasi dalam meningkatkan kenyamanan dan kepercayaan pengguna, serta menyempurnakan fitur dan layanan yang sesuai dengan ekspektasi pengguna digital saat ini.

Kata kunci : kesiapan teknologi, penerimaan teknologi, TRAM, Gojek, inDrive

1. PENDAHULUAN

Transformasi teknologi di sektor transportasi telah membawa perubahan besar dalam kehidupan masyarakat modern. Dahulu, mobilitas sangat bergantung pada transportasi konvensional seperti bus, angkutan kota, atau becak yang memiliki keterbatasan dari segi efisiensi, kenyamanan, dan jangkauan. Namun, kemajuan teknologi, khususnya dalam bidang telekomunikasi dan internet, telah menghadirkan inovasi layanan transportasi berbasis aplikasi digital yang lebih praktis, cepat, dan efisien. Aplikasi pemesanan ojek online kini menjadi solusi utama bagi masyarakat untuk memenuhi berbagai kebutuhan harian, seperti perjalanan, pengantaran makanan, pengiriman barang, hingga pembayaran digital [1].

Salah satu alasan utama masyarakat beralih ke aplikasi transportasi online adalah efisiensi waktu dan tenaga. Survei menunjukkan bahwa 39% pengguna memilih aplikasi online karena dapat menghindari antrean dan menunggu terlalu lama, sementara 37% lainnya menggunakannya karena kemudahan dalam memenuhi kebutuhan makanan. Faktor lain seperti promosi menarik dan kemudahan pembayaran juga menjadi daya tarik tersendiri [2].

Aplikasi ride-hailing seperti Gojek dan inDrive kini mendominasi pasar layanan transportasi online di Indonesia. Berdasarkan data dari databoks.katadata.co.id, Gojek menjadi aplikasi transportasi paling banyak diunduh dengan rata-rata 957.000 unduhan per bulan pada tahun 2023, sementara inDrive berada di posisi ketiga dengan

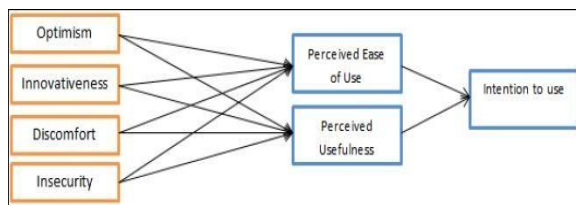
321.000 unduhan per bulan [3]. Keduanya memiliki karakteristik layanan yang berbeda. Gojek menawarkan ekosistem layanan yang luas seperti pengantaran makanan, dompet digital, dan lainnya. Sebaliknya, inDrive dikenal dengan sistem tawar-menawar harga yang memberikan fleksibilitas lebih kepada penggunanya. Perbandingan antara kedua aplikasi menjadi penting untuk melihat bagaimana pengguna merespons teknologi dari sisi kesiapan dan penerimaannya. Studi sebelumnya oleh Kusumawardhani et al. menggunakan model TAM 2 menunjukkan pentingnya kesesuaian teknologi dengan kebutuhan pengguna, namun belum menyinggung kesiapan pengguna terhadap teknologi itu sendiri [4]. Sementara itu, penelitian yang mengadopsi pendekatan TRAM menunjukkan bahwa TRAM efektif untuk mengukur baik kesiapan psikologis maupun penerimaan terhadap teknologi [5].

Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan membandingkan kesiapan serta penerimaan teknologi pada pengguna aplikasi Gojek dan inDrive menggunakan pendekatan TRAM. Pendekatan ini mengintegrasikan dimensi kesiapan teknologi (*optimism, innovativeness, discomfort, dan insecurity*) dengan dimensi penerimaan teknologi (*perceived usefulness, perceived ease of use, dan use intention*), guna memperoleh pemahaman yang komprehensif terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi adopsi layanan transportasi digital di Indonesia.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Technology Readiness and Acceptance Model (TRAM)

Technology Readiness and Acceptance Model atau yang biasa disebut TRAM, merupakan model yang digunakan untuk menganalisis niat pengguna dalam mengadopsi teknologi baru. TRAM merupakan penggabungan dari metode TRI dan TAM, dimana metode TRI mengukur kesiapan pengguna terhadap teknologi dan TAM menilai penerimaan teknologi berdasarkan persepsi kegunaan dan kemudahan penggunaan. TRAM merupakan metode yang dapat menilai bagaimana kepribadian dapat mempengaruhi cara seseorang dalam berinteraksi dengan sebuah sistem yang ada [6].



Gambar 1. Technology Readiness and Acceptance Model (TRAM)

Gambar 1 menunjukkan variabel-variabel gabungan yang ada pada metode TRAM, dimana terdapat variabel yang berasal dari TRI, yaitu *optimism*, *innovativeness*, *discomfort*, dan *insecurity*, yang mengukur keyakinan individu terhadap teknologi, serta variabel yang berasal dari TAM, yaitu *perceived usefulness*, *perceived ease of use*, dan yang terakhir *intention to use*, yang mengukur kegunaan dan kemudahan penggunaan khusus pada sistem. TRAM merupakan sebuah model evaluasi yang berbasis pengalaman, dimana pengalaman dan pengetahuan sebelumnya akan suatu produk dapat mempengaruhi pemanfaatan dan pemrosesan pesan dalam evaluasi produk tersebut [7].

Metode TRAM (*Technology Readiness Acceptance Model*) menggabungkan elemen dari *Technology Readiness Index* (TRI) dan *Technology Acceptance Model* (TAM) untuk mengevaluasi kesiapan dan penerimaan pengguna terhadap teknologi baru. Berikut adalah rumus yang digunakan untuk menghitung nilai dalam metode TRAM:

$$\text{Bobot Pernyataan} = \frac{25\%}{\sum \text{pertanyaan variabel}} \quad (1)$$

$$\begin{aligned} \text{Nilai Pernyataan} &= \frac{\sum (\text{Jumlah jawaban} \times \text{skor jawaban})}{\text{Jumlah responden}} \\ &\times \text{Bobot pernyataan} \end{aligned} \quad (2)$$

$$\text{Nilai Variabel} = \sum \text{Nilai pernyataan} \quad (3)$$

$$\text{Nilai TRAM} = \sum \text{Skor variabel} \quad (4)$$

Adapun kriteria hasil dari analisis TRAM dapat dilihat pada tabel 1 berikut:

Tabel 1. Kategori Hasil TRAM [8]

Nilai hasil analisis TRAM	Kategori
$\text{TRAM} \leq 2.89$	Kesiapan dan penerimaan rendah
$2.90 < \text{TRAM} < 3.51$	Kesiapan dan penerimaan sedang
$\text{TRAM} \geq 3.51$	Kesiapan dan penerimaan tinggi

Dengan menggunakan rumus dan langkah-langkah di atas, dapat dievaluasi kesiapan pengguna dalam mengadopsi teknologi baru secara sistematis dan terukur.

2.2. Gojek

Gojek adalah aplikasi berbasis teknologi asli Indonesia yang sudah beroperasi sejak tahun 2010. Gojek didirikan oleh Nadiem Makarim yang mempunyai ide berdasarkan pengalamannya sendiri sebagai pengguna ojek konvensional. Layanan pertama gojek pada awal peluncuran hanya menawarkan layanan ojek yang dapat dipesan melalui aplikasi. Layanan ini terus berkembang hingga kini dengan menawarkan berbagai fitur dan layanan seperti layanan transportasi menggunakan motor (*Go-Ride*), layanan transportasi menggunakan mobil (*Go-Car*), layanan pengantaran barang (*Go-Send*), layanan pemesanan makanan (*Go-Food*), hingga layanan pembayaran digital (*Go-Pay*).

Saat ini, Gojek sudah beroperasi di 167 kabupaten dan kota di Indonesia dan sudah berkembang di kawasan Asia Tenggara seperti Singapura, Thailand, Vietnam, dan Filipina. Layanan Gojek sangat mudah diakses karena berbasis dengan teknologi *smartphone* dan internet [9]. Dengan kemudahan ini, banyak masyarakat yang memilih Gojek untuk memenuhi berbagai kebutuhan dan aktivitas sehari-harinya.

2.3. InDrive

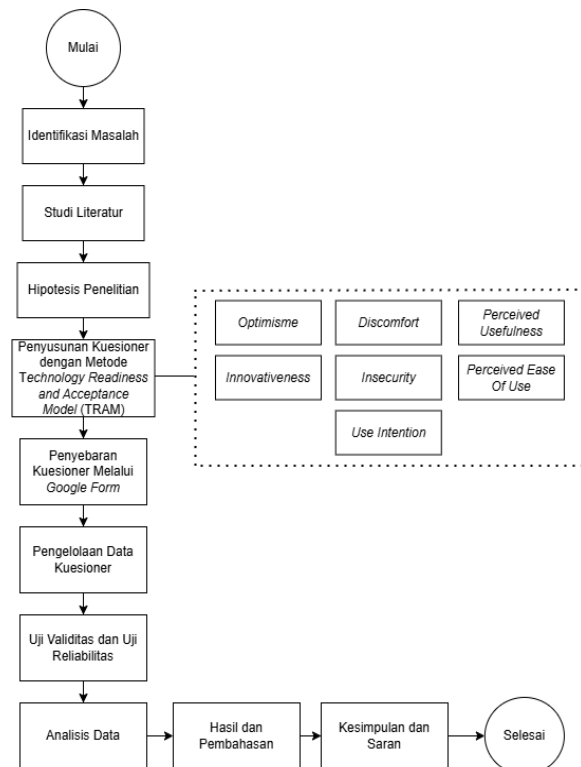
inDrive, yang sebelumnya dikenal sebagai inDriver, adalah layanan transportasi online asal Rusia yang kini telah beroperasi secara global. inDrive didirikan pada tahun 2012 oleh Arsen Tomsy. Di Indonesia, inDrive mulai beroperasi pada tahun 2021. Aplikasi ini menggunakan konsep *peer-to-peer* (P2P) yang memungkinkan pengguna untuk menentukan tarif perjalanan mereka sendiri melalui mekanisme tawar-menawar dengan pengemudi. Konsep ini memberikan kebebasan kepada konsumen untuk memilih harga yang mereka anggap sesuai, berbeda dari model tarif tetap yang diterapkan oleh banyak layanan transportasi online sejenis lainnya [10].

inDrive memiliki berbagai layanan mulai dari layanan transportasi menggunakan motor, layanan transportasi menggunakan mobil, layanan pengantaran barang, opsi memilih pengemudi, opsi tawar-menawar

harga, hingga sistem pembayaran fleksibel secara tunai atau nontunai. inDrive telah berhasil menciptakan ruang unik dalam industri transportasi online di Indonesia dengan fitur-fitur yang di tawarkan [1]. Meskipun inDrive telah berhasil menarik perhatian pasar dengan model bisnisnya yang unik, perusahaan ini tetap menghadapi tantangan dalam bersaing dengan penyedia layanan transportasi online lainnya yang lebih besar dan mapan. Untuk tetap relevan, inDrive terus berinovasi dan memperkenalkan fitur-fitur terbaru untuk meningkatkan visibilitasnya di pasar layanan jasa transportasi online.

3. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif, yang dirancang untuk memberikan gambaran yang jelas dan menyeluruh mengenai masalah yang sedang diteliti. Metode deskriptif bertujuan untuk menggambarkan suatu fenomena atau permasalahan secara objektif, berdasarkan data dan fakta yang ada, sehingga dapat memberikan pemahaman yang akurat tentang kondisi yang sedang berlangsung. Sementara itu, pendekatan kuantitatif digunakan sebagai metode penelitian yang terstruktur dengan memanfaatkan data numerik yang bersifat umum untuk mendukung analisis yang lebih mendalam [11]. Pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk mengolah data kuantitatif secara sistematis dan terorganisir, sehingga menghasilkan temuan yang relevan dan valid.



Gambar 2. Tahapan Penelitian

3.1. Indikator Penelitian

Indikator penelitian adalah variabel yang dapat diukur atau diamati menunjukkan bahwa suatu fenomena atau gagasan tertentu dapat terjadi. Umumnya, indikator penelitian digunakan untuk mengoperasikan variabel penelitian, yaitu bagaimana variabel tersebut akan diukur atau diamati.

Tabel 2. Indikator Penelitian [11]

Variabel	Kode	Indikator
Optimisme (<i>optimism</i>)	OPT1	Teknologi mempermudah pekerjaan
	OPT2	Teknologi meningkatkan efisiensi waktu
	OPT3	Teknologi meningkatkan produktifitas
	OPT4	Teknologi memberikan fleksibilitas
Inovasi (<i>innovativeness</i>)	INN1	Ketertarikan terhadap inovasi teknologi
	INN2	Keinginan untuk mencoba teknologi baru
	INN3	Kecenderungan menggunakan teknologi untuk menyelesaikan kegiatan
	INN4	Ketertarikan terhadap fitur terbaru pada teknologi
Ketidaknyamanan (<i>discomfort</i>)	DIS1	Perasaan tidak nyaman saat menggunakan teknologi
	DIS2	Kesulitan dalam memahami dan mengoperasikan teknologi baru
	DIS3	Ketidakpastian terhadap efektivitas teknologi
Ketidakamanan (<i>insecurity</i>)	INS1	Kekhawatiran terhadap keamanan data pribadi
	INS2	Rasa tidak percaya terhadap kemampuan teknologi untuk bekerja dengan andal
	INS3	Ketakutan teknologi disalahgunakan
Persepsi Kegunaan	PU1	Persepsi bahwa teknologi meningkatkan kinerja dan efisiensi
	PU2	Keyakinan bahwa teknologi membantu menyelesaikan pekerjaan lebih cepat
	PU3	Pandangan bahwa teknologi relevan dengan kebutuhan pengguna
Persepsi Kemudahan Penggunaan (<i>perceived ease of use</i>)	PEOU1	Kemudahan dalam mengakses fitur teknologi
	PEOU2	Kemudahan dalam memahami cara kerja teknologi
	PEOU3	Pengalaman positif ketika menggunakan teknologi
Kecenderungan Penggunaan (<i>use intention</i>)	UT1	Minat untuk menggunakan teknologi dalam aktivitas sehari-hari
	UT2	Niat untuk terus menggunakan teknologi di masa depan
	UT3	Komitmen untuk merekomendasikan teknologi

3.2. Pengumpulan Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuesioner dari pengguna kedua aplikasi Gojek dan inDrive. Data diambil sejak dari awal Januari 2025 hingga akhir April 2025. Data disebarkan melalui *google form* dan data yang berhasil dikumpulkan disimpan dalam bentuk file dengan format csv untuk diolah lebih lanjut.

3.3. Pengolahan Data

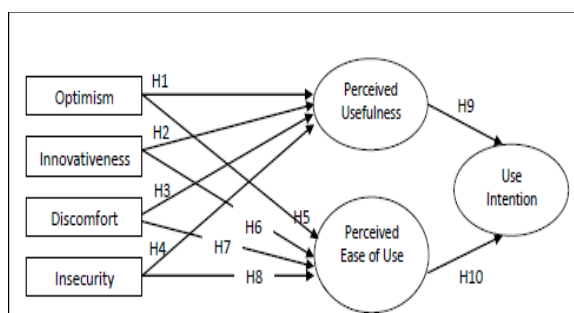
Data yang sudah dikumpulkan kemudian akan diolah menggunakan aplikasi SmartPLS. SmartPLS adalah perangkat lunak yang dirancang untuk analisis model persamaan struktural (SEM) berbasis varians menggunakan metode pemodelan jalur *partial least square* (PLS). SmartPLS dapat bekerja dengan data yang tidak terdistribusi normal dan dapat melakukan analisis jalur secara langsung dalam satu langkah.

3.4. Pengujian Data

Data diuji pada SmartPLS dengan uji *outer model* dan uji *inner model*. Pada *outer model* terdapat uji validitas dan reliabilitas. Uji validitas adalah untuk mengetahui valid tidaknya data penelitian yang diolah, sedangkan uji reliabilitas adalah untuk menunjukkan tingkat keakuratan dan konsistensi data penelitian yang diolah. Setelah data dinyatakan valid dan reliable, lanjut ke uji *inner model*. Pada *inner model* terdapat uji R-square dan uji hipotesis. Uji R-square digunakan untuk melihat seberapa besar variabel independen dapat menjelaskan variabel dependen dalam model struktural. Sedangkan uji hipotesis dilakukan untuk menguji hubungan antar variabel dalam model penelitian.

3.5. Hipotesis Penelitian

Gambaran hubungan variabel yang dihipotesiskan pada penelitian ini dapat dilihat pada gambar berikut ini.



Gambar 3. Hipotesis Penelitian [12]

H1 : Optimism berpengaruh secara positif signifikan terhadap perceived of usefulness

H0 : Optimism tidak berpengaruh secara signifikan terhadap perceived of usefulness

H2 : Innovativeness berpengaruh secara positif signifikan terhadap perceived of usefulness

H0 : Innovativeness tidak berpengaruh secara signifikan terhadap perceived of usefulness

H3 : Discomfort berpengaruh secara positif signifikan terhadap perceived of usefulness

H0 : Discomfort tidak berpengaruh secara signifikan terhadap perceived of usefulness

H4 : Insecurity berpengaruh secara positif signifikan terhadap perceived of usefulness

H0 : Insecurity tidak berpengaruh secara signifikan terhadap perceived of usefulness

H5 : Optimism berpengaruh secara positif signifikan terhadap perceived ease of use

H0 : Optimism tidak berpengaruh secara signifikan terhadap perceived ease of use

H6 : Innovativeness berpengaruh secara positif signifikan terhadap perceived ease of use

H0 : Innovativeness tidak berpengaruh secara signifikan terhadap perceived ease of use

H7 : Discomfort berpengaruh secara positif signifikan terhadap perceived ease of use

H0 : Discomfort tidak berpengaruh secara signifikan terhadap perceived ease of use

H8 : Insecurity berpengaruh secara positif signifikan terhadap perceived ease of use

H0 : Insecurity tidak berpengaruh secara signifikan terhadap perceived ease of use

H9 : Perceived Usefulness berpengaruh secara positif signifikan terhadap Use Intention

H0 : Perceived Usefulness tidak berpengaruh secara signifikan terhadap Use Intention

H10: Perceived Ease of Use berpengaruh secara positif signifikan terhadap Use Intention

H0 : Perceived Ease of Use tidak berpengaruh secara signifikan terhadap Use Intention

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam penelitian ini data diperoleh dari hasil penyebaran kuesioner yang dilakukan pada responden sesuai kriteria yang telah ditetapkan. Didapatkan data yang berjumlah 300 data. Dalam pemrosesan data dianalisis menggunakan metode *Partial Least Structural Equation Modelling* (PLS-SEM). Dalam PLS-SEM sendiri biasanya terdiri dari dua jenis model pengukuran yakni, model pengukuran (*measurement model*) atau sering disebut *outer model* dan model struktural (*structural model*) atau disebut *inner model*. Pada *outer model* memiliki tujuan untuk menunjukkan bagaimana sebuah variabel manifest atau observed variable merepresentasikan variabel laten untuk diukur, sedangkan model struktural menunjukkan kekuatan estimasi antar variabel laten atau konstruk.

4.1. Outer Model

Outer model merupakan sebuah metode bagaimana setiap blok pada indikator saling berhubungan dengan variabel latennya. Fungsi penggunaan outer model untuk menguji tingkat validitas konstruk dan reliabilitas instrumentnya di mana biasanya baik tidaknya sebuah instrumen pada penelitian ditentukan oleh validitas dan reliabilitasnya.

4.2. Uji Validitas

Uji Validitas Konvergen atau *convergent validity*, di mana pengujian ini dilakukan untuk mengukur besarnya korelasi antara konstruk dengan variabel latennya serta untuk mengetahui valid tidaknya sebuah data yang diolah menggunakan *software SMARTPLS*, dengan mencari nilai validitas konvergen sama dengan *outer loading* atau *loading vector*. Nilai *Loading Factor* dianggap ideal apabila bernilai 0,7 dan dikatakan cukup apabila nilai berkisar antara 0,5 – 0,6 [13].

Tabel 3. Hasil Uji Validitas

Variabel	Indikator	Loading Factor Gojek	Loading Factor inDrive	Keterangan
Optimisme	OPT1	0.922	0.872	Valid
	OPT2	0.779	0.854	Valid
	OPT3	0.719	0.872	Valid
	OPT4	0.903	0.765	Valid
Innovativeness	INN1	0.903	0.764	Valid
	INN2	0.891	0.752	Valid
	INN3	0.800	0.822	Valid
	INN4	0.734	0.829	Valid
Discomfort	DIS1	0.826	0.838	Valid
	DIS2	0.790	0.752	Valid
	DIS3	0.858	0.846	Valid
Insecurity	INS1	0.837	0.885	Valid
	INS2	0.869	0.863	Valid
	INS3	0.896	0.914	Valid
Perceived Usefulness	PU1	0.842	0.822	Valid
	PU2	0.804	0.817	Valid
	PU3	0.883	0.819	Valid
Perceived Ease of Use	PEOU1	0.835	0.829	Valid
	PEOU2	0.886	0.875	Valid
	PEOU3	0.908	0.890	Valid
Use Intention	UT1	0.861	0.862	Valid
	UT2	0.884	0.893	Valid
	UT3	0.837	0.888	Valid

Hasil uji validitas menunjukkan bahwa seluruh indikator pada masing-masing variabel memiliki nilai *loading factor* di atas 0,70 untuk kedua aplikasi, Gojek dan inDrive, sehingga dinyatakan valid. Ini berarti setiap indikator mampu merepresentasikan konstruk variabelnya secara baik, mulai dari variabel *optimisme*, *innovativeness*, *discomfort*, *insecurity*, *perceived usefulness*, *perceived ease of use*, hingga *use intention*. Dengan demikian, seluruh indikator valid dan dapat digunakan dalam analisis model SEM-PLS untuk mengukur kesiapan dan penerimaan pengguna terhadap teknologi aplikasi Gojek dan inDrive.

4.3. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan untuk menunjukkan tingkat keakuratan, konsistensi, serta keakuratan pada instrumen dalam mengukur konstruk. Pada SmartPLS untuk melakukan pengukuran reliabilitas dapat menggunakan indikator dengan nilai *cronbach's alpha* lebih besar dari 0,7 agar dinyatakan reliabel [14].

Tabel 4. Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	Cronbach Alpha Gojek	Cronbach Alpha inDrive	Keterangan
Optimisme	0.853	0.862	Reliabel
Innovativeness	0.852	0.803	Reliabel
Discomfort	0.765	0.743	Reliabel
Insecurity	0.835	0.866	Reliabel
Perceived Usefulness	0.797	0.755	Reliabel
Perceived Ease of Use	0.849	0.832	Reliabel
Use Intention	0.825	0.856	Reliabel

Hasil uji reliabilitas menunjukkan bahwa seluruh variabel dalam penelitian ini, baik pada pengguna Gojek maupun inDrive, memiliki nilai *Cronbach Alpha* di atas 0,70, yang berarti semua variabel dinyatakan reliabel. Variabel seperti *Optimisme*, *Innovativeness*, *Insecurity*, dan *Use Intention* menunjukkan tingkat reliabilitas yang tinggi, sementara *Discomfort*, *Perceived Usefulness*, dan *Perceived Ease of Use* juga memenuhi kriteria konsistensi internal. Hal ini menunjukkan bahwa semua indikator dalam konstruk TRAM dapat secara konsisten mengukur variabel yang diteliti, sehingga instrumen yang digunakan dalam penelitian ini dapat diandalkan.

4.4. Inner Model

Setelah model pengukuran (outer model) dinyatakan valid dan reliabel, tahap selanjutnya adalah melakukan analisis inner model (model struktural). Analisis inner model bertujuan untuk menguji hubungan antar konstruk yang telah dirumuskan dalam hipotesis penelitian. Inner model dianalisis untuk melihat kekuatan hubungan antar variabel laten serta menguji seberapa besar pengaruh satu variabel terhadap variabel lainnya.

4.5. Uji R-Square

Uji R-square digunakan untuk melihat seberapa besar variabel independen mampu menjelaskan variabel dependen dalam model struktural (*inner model*). Nilai R-square menunjukkan seberapa banyak perubahan pada variabel dependen yang bisa dijelaskan oleh variabel independen. Nilai R-square dikategorikan kuat jika lebih dari 0,75, moderat jika lebih dari 0,5 tapi kurang dari 0,75, dan lemah jika lebih dari 0,25 tapi kurang dari 0,5 [15].

Tabel 5. Hasil Uji R-Square

Variabel	R-square Gojek	R-square inDrive	Hasil
<i>Perceived Usefulness</i>	0.625	0.698	Moderat
<i>Perceived Ease of Use</i>	0.760	0.710	Kuat
<i>Use Intention</i>	0.596	0.655	Moderat

Hasil uji R-square menunjukkan bahwa nilai koefisien determinasi untuk masing-masing variabel tergolong moderat hingga kuat. Pada aplikasi Gojek, nilai *R-square* tertinggi terdapat pada *Perceived Ease of Use* sebesar 0.760 (kuat), diikuti oleh *Perceived Usefulness* (0.625) dan *Use Intention* (0.596) yang termasuk kategori moderat. Sementara pada inDrive, *Perceived Ease of Use* juga menunjukkan nilai yang tinggi (0.710, kuat), disusul *Perceived Usefulness*

(0.698) dan *Use Intention* (0.655), keduanya masih dalam kategori moderat. Ini mengindikasikan bahwa variabel-variabel independen dalam model TRAM memberikan pengaruh yang cukup besar terhadap variabel dependen di kedua aplikasi.

4.6. Uji Hipotesis

Uji hipotesis dilakukan untuk menguji hubungan antar variabel dalam model penelitian. Proses uji hipotesis ini melibatkan pengujian nilai t-statistik dan p-value untuk melihat apakah hubungan antar variabel yang diajukan dalam hipotesis penelitian dapat diterima atau ditolak. Kriteria pengujian hipotesis yaitu jika nilai T-statistik $\geq 1,96$ maka hubungan antar variabel signifikan. Sedangkan untuk nilai P-value $\leq 0,05$ maka hipotesis diterima dan jika nilai P-value $> 0,05$ maka hipotesis ditolak [15].

Tabel 6. Hasil Uji Hipotesis

Hipotesis	Gojek	inDrive	Analisis Perbandingan
OPT → PU	Ditolak	Diterima	inDrive lebih kuat dalam menghubungkan optimisme pengguna dengan persepsi kegunaan
INN → PU	Diterima	Diterima	Sama-sama berpengaruh, inovasi meningkatkan persepsi kegunaan pada kedua aplikasi
DIS → PU	Diterima	Diterima	Sama-sama berpengaruh, kenyamanan penting dalam persepsi kegunaan
INS → PU	Ditolak	Ditolak	Sama-sama tidak berpengaruh, artinya kekhawatiran keamanan tidak terlalu menghambat persepsi manfaat
OPT → PEOU	Ditolak	Ditolak	Sama-sama tidak berpengaruh, optimisme tidak otomatis membuat aplikasi terasa mudah digunakan
INN → PEOU	Diterima	Diterima	Sama-sama berpengaruh, inovasi membuat aplikasi terasa lebih mudah digunakan
DIS → PEOU	Diterima	Ditolak	Gojek lebih baik dalam mengurangi rasa tidak nyaman yang berpengaruh ke kemudahan penggunaan
INS → PU	Diterima	Diterima	Sama-sama berpengaruh, rasa aman mendukung kemudahan penggunaan
PU → UT	Diterima	Diterima	Sama-sama berpengaruh, manfaat nyata mendorong niat penggunaan
PEOU → UT	Diterima	Diterima	Sama-sama berpengaruh, aplikasi yang mudah digunakan meningkatkan niat penggunaan

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis, secara umum Gojek dan inDrive menunjukkan pola yang mirip dalam hubungan antar variabel TRAM, dengan mayoritas hipotesis diterima di kedua aplikasi. Namun, terdapat beberapa perbedaan penting. Pada hubungan antara *optimisme* dan *perceived usefulness* hanya inDrive yang menunjukkan pengaruh signifikan, menandakan bahwa pengguna inDrive lebih merasakan manfaat dari sikap optimis terhadap teknologi. Sementara itu, pada hubungan antara *discomfort* dan *perceived ease of use* hanya Gojek yang menunjukkan pengaruh signifikan, yang mengindikasikan bahwa Gojek lebih mampu mereduksi rasa tidak nyaman pengguna dalam hal kemudahan penggunaan. Untuk hubungan *insecurity* terhadap *perceived ease of use* keduanya sama-sama signifikan, menunjukkan bahwa rasa aman mendorong persepsi kemudahan penggunaan di kedua aplikasi. Selain itu, variabel *innovativeness* dan *perceived usefulness* serta *perceived ease of use* berpengaruh signifikan di kedua aplikasi, menegaskan bahwa

inovasi sangat penting dalam mendorong persepsi kegunaan dan kemudahan. Hipotesis *perceived usefulness* terhadap *use intention* dan *perceived ease of use* terhadap *use intention* juga diterima pada Gojek dan inDrive, menandakan bahwa manfaat dan kemudahan penggunaan aplikasi berkontribusi besar terhadap niat pengguna untuk terus memakai layanan. Sementara beberapa pengaruh seperti *insecurity* terhadap *perceived usefulness* dan *optimism* terhadap *perceived ease of use* tidak signifikan pada keduanya, artinya faktor-faktor tersebut tidak menjadi hambatan besar dalam persepsi pengguna terhadap manfaat dan kemudahan aplikasi.

4.7. Analisis Statistik Deskriptif

Analisis Deskriptif merupakan analisis yang paling mendasar untuk menggambarkan keadaan data penelitian secara umum. Tujuan dari analisis ini adalah untuk mengetahui karakteristik responden serta pola jawaban terhadap masing-masing variabel penelitian.

Tabel 7. Hasil Analisis Deskriptif

Variabel	Gojek	inDrive	Analisis Perbandingan
<i>Optimisme</i>	83,63% (Sangat Baik)	79,27% (Baik)	Gojek lebih tinggi dalam membangun optimisme pengguna
<i>Innovativeness</i>	82,67% (Sangat Baik)	77,63% (Baik)	Gojek lebih unggul dalam inovasi menurut pengguna
<i>Discomfort</i>	83,11% (Sangat Baik)	79,20% (Baik)	Gojek lebih mampu mengurangi ketidaknyamanan pengguna
<i>Insecurity</i>	79,73% (Baik)	75,33% (Baik)	Gojek sedikit lebih baik dalam membangun rasa aman
<i>Perceived Usefulness</i>	83,47% (Sangat Baik)	79,29% (Baik)	Gojek dinilai lebih bermanfaat dibanding inDrive
<i>Perceived Ease of Use</i>	83,33% (Sangat Baik)	78,84% (Baik)	Gojek lebih mudah digunakan menurut pengguna
<i>Use Intention</i>	80,89% (Sangat Baik)	76,36% (Baik)	Gojek lebih tinggi dalam niat keberlanjutan penggunaan

Berdasarkan analisis deskriptif, seluruh variabel pada Gojek menunjukkan persentase yang lebih tinggi dibandingkan inDrive, dengan kategori sangat baik pada sebagian besar variabel. Gojek unggul dalam membangun optimisme, inovasi, dan mengurangi ketidaknyamanan. Selain itu, Gojek juga dinilai lebih aman, lebih bermanfaat, lebih mudah digunakan dan memiliki tingkat niat penggunaan lebih tinggi dibandingkan inDrive. Hal ini menunjukkan bahwa secara keseluruhan, Gojek memiliki performa persepsi pengguna yang lebih kuat dibandingkan inDrive.

4.8. Analisis Signifikansi Pengaruh TRI Terhadap TAM

Analisis ini bertujuan untuk melihat sejauh mana kesiapan pengguna berkontribusi terhadap penerimaan teknologi, dengan mengukur pengaruh variabel TRI terhadap variabel TAM. Melalui pendekatan TRAM, hubungan antara sikap dasar pengguna dan persepsi mereka terhadap manfaat, kemudahan, serta minat penggunaan Gojek dan InDrive dianalisis secara struktural.

Tabel 8. Hasil Signifikansi TRI Terhadap TAM

Variabel	Gojek	inDrive
<i>Optimisme</i>	0,84	0,79
<i>Innovativeness</i>	0,83	0,78
<i>Discomfort</i>	0,83	0,79
<i>Insecurity</i>	0,80	0,75
<i>Perceived Usefulness</i>	0,83	0,79
<i>Perceived Ease of Use</i>	0,83	0,79
<i>Use Intention</i>	0,81	0,76
Nilai Total TRI	3,29	3,11
Nilai Total TAM	2,48	2,34

Hasil perbandingan menunjukkan bahwa pengguna Gojek memiliki tingkat kesiapan dan penerimaan teknologi yang lebih tinggi dibandingkan pengguna inDrive. Pada seluruh variabel, Gojek mencatat skor yang lebih unggul, seperti pada *optimisme* mendapat skor 0,84 dibandingkan inDrive yang mendapatkan skor 0,79. *Innovativeness* mendapat skor 0,83 dibandingkan inDrive yang mendapatkan skor 0,78. *Discomfort* mendapatkan skor 0,83 dibandingkan inDrive yang mendapatkan skor 0,79. Dan *insecurity* mendapatkan skor 0,80 dibandingkan inDrive yang mendapatkan skor 0,75. Temuan ini menunjukkan bahwa pengguna Gojek

memiliki kepercayaan yang lebih besar terhadap teknologi, lebih terbuka terhadap inovasi, serta merasa lebih nyaman dan aman saat menggunakan aplikasi. Total nilai TRI Gojek sebesar 3,29, lebih tinggi dibandingkan inDrive yang memperoleh nilai 3,11.

Dalam hal penerimaan teknologi (TAM), Gojek juga menunjukkan skor yang lebih tinggi pada *perceived usefulness* mendapatkan skor 0,83 dibandingkan inDrive yang mendapatkan skor 0,79. *Perceived ease of use* mendapatkan skor 0,83 dibandingkan inDrive yang mendapatkan skor 0,79. dan *use intention* mendapatkan skor 0,81 dibandingkan inDrive yang mendapatkan skor 0,76. Nilai total TAM Gojek mencapai 2,48 sedangkan inDrive sebesar 2,34. Dengan demikian, secara keseluruhan, Gojek menunjukkan kesiapan dan penerimaan teknologi yang lebih kuat dibandingkan inDrive.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Penelitian ini menyimpulkan bahwa baik Gojek maupun inDrive memiliki pola pengaruh variabel dalam model TRAM yang relatif serupa, dengan masing-masing aplikasi mendukung 7 dari 10 hipotesis yang diajukan, khususnya pada aspek inovasi dan kemudahan penggunaan. Pengguna Gojek menunjukkan tingkat kesiapan teknologi yang lebih tinggi (82,40%) dibandingkan pengguna inDrive (77,99%), yang mencerminkan persepsi lebih positif terhadap manfaat, kenyamanan, dan kemudahan penggunaan aplikasi. Secara keseluruhan, Gojek memiliki tingkat kesiapan dan penerimaan teknologi yang lebih unggul dibandingkan inDrive. Meski demikian, inDrive masih memiliki peluang untuk meningkatkan persepsi pengguna terutama dalam hal kemudahan, keamanan, dan loyalitas, melalui strategi pengembangan yang lebih adaptif terhadap kebutuhan pengguna. Berdasarkan hasil penelitian ini, saran untuk penelitian selanjutnya adalah agar cakupan wilayah diperluas ke kota-kota lain agar hasilnya lebih representatif secara nasional. Selain itu, penelitian dapat mempertimbangkan variabel tambahan seperti kepercayaan, pengalaman pengguna, dan persepsi harga yang mungkin turut memengaruhi penerimaan teknologi, namun belum dikaji dalam model TRAM. Penelitian selanjutnya juga disarankan untuk menggunakan pendekatan campuran (*mixed methods*)

dengan menambahkan wawancara atau FGD agar memperoleh pemahaman yang lebih mendalam. Mengingat masih adanya beberapa hipotesis yang ditolak.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] N. K. Putri dan M. R. N, “Analisis Perbandingan Persepsi Kualitas Pelayanan Dan Kepuasan Konsumen Jasa Transportasi Online Di Sumatera Selatan,” vol. 15, no. 2, 2020.
- [2] D. Solihin, N. Nurfitriani, A. Indrawati, and E. Yudhyani, “Analisis perbedaan tingkat kepuasan pelanggan antara pengguna gojek dan grab di lingkungan UNTAG samarinda,” vol. 15, no. 1, hal. 211–220, 2024.
- [3] S. E. Iwan, S. E. Purwatiningsih, and E. I. H. Rahayu, “Analisis Promosi Dan Kualitas Pelayanan Gocar (Gojek) Terhadap Kepuasan Konsumen Studi Kasus Pada Masyarakat Cengkareng,” vol. 1, no. 1, 2022.
- [4] A. M. Kusuma dan P. Mahardi, “Analisis Deskriptif Terhadap Pengembangan Media Pembelajaran E-Modul Interaktif Berbasis Software Aplikasi Lectora Inspire,” *J. Kaji. Pendidik. Tek. Bangunan*, vol. 07, hal. 1–11, 2021.
- [5] R. Andriani, J. Pertiwi, dan A. Nisaa, “Technology Readiness and Acceptance Model (TRAM) Pada Pengguna Rekam Medis Elektronik,” vol. 5, no. 4, hal. 363–372, 2024, doi: 10.25047/j-remi.v5i4.4795.
- [6] L. Hasanah, E. D. Wahyuni, dan W. Suharso, “Evaluasi Kesiapan Dan Penerimaan Pengguna Sistem Informasi Management Tugas Akhir (SIMTEKNIK) Menggunakan Metode TRAM (Technology Readiness Acceptance Model),” vol. 2, no. 7, 2020.
- [7] F. N. Afiana, H. Karomatunnisa, dan S. Ayuningtyas, “Integrasi Technology Readiness dan Technology Acceptance Model untuk Analisis Kesiapan Pengguna Terhadap Penerimaan Aplikasi Parenting,” vol. 9, no. 2, hal. 122–133, 2023.
- [8] S. A. Nazib, W. E. Y. Retnani, and B. Prasetyo, “Analisis pengaruh kesiapan pengguna terhadap penerimaan aplikasi peduli lindungi menggunakan metode,” vol. 21, hal. 10–20, 2023.
- [9] T. Maharani, F. T. Industri, F. Ekonomi, U. Gunadarma, dan J. Barat, “Analisis kepercayaan merk aplikasi gojek dari perspektif mahasiswa menggunakan metode mtam 1,” hal. 175–186, 2020.
- [10] F. Jaolis, “Pengaruh Perceived Usefulness Dan Ease Of Use Terhadap Usage Intention Aplikasi Indrive Mayo Jonathan Wijaya ., Ferry Jaolis,” vol. xx, no. x, 2023.
- [11] E. D. Nahzdifah, F. Adnan, dan D. T. Dharmawan, “Analisis Pengaruh Kesiapan Pengguna Terhadap Penerimaan SIPENPIN Menggunakan Technology Readiness Acceptance Model,” *Jtim* 2022, vol. 4, no. 3, hal. 168–185, 2022, [Daring]. Tersedia pada: <https://doi.org/10.35746/jtim.v4i3.254>
- [12] M. Rudy Hermanto, A. Prasetyo, dan M. Ariyanti, “The Effect Of User Readiness Acceptance Of Sijagger V2 Using Technology Readiness Acceptance Model (TRAM) (Case Research: KPPBC TMP A Tangerang),” *Int. J. Sci. Technol. Manag.*, vol. 4, no. 5, hal. 1269–1287, 2023, doi: 10.46729/ijstm.v4i5.925.
- [13] S. Andayani dan R. S. Ono, “Analisis Kesiapan Penerimaan Pengguna Terhadap E-Learning Menggunakan Model Tram,” *JuSiTik J. Sist. dan Teknol. Inf. Komun.*, vol. 3, no. 2, hal. 32–39, 2022, doi: 10.32524/jusitik.v3i2.498.
- [14] A. A. Suntara, P. P. Widagdo, dan V. Z. Kamila, “Analisis Penerapan Model Unified Theory Of Acceptance And Use Of Technology (UTAUT) Terhadap Perilaku Pengguna Sistem Informasi Uang Kuliah Tunggal Universitas Mulawarman,” *Kreat. Teknol. dan Sist. Inf.*, vol. 1, no. 1, hal. 1–8, 2023, doi: 10.30872/kretisi.v1i1.275.
- [15] W. Priambodo, A. Munna, D. Y. Pratama, dan A. Supriyanto, “TRAM Dalam Mengukur Kesiapan Dan Penerimaan Teknologi Cashless : Studi Kasus Guru Dan Staff Sekolah Swasta Di Semarang Application Of The Technology Readiness Acceptance Model (TRAM) In Measuring The Readiness And Acceptance Of Cashless Technology :,” vol. 7, no. 2, 2024.