

Analisis Faktor-Faktor yang Memengaruhi Niat Penggunaan Sistem Pembayaran Digital

Aliya Faradila^{1*}, Riswan Septriayadi Sianturi², Diva Kurnianingtyas³

^{1,2}Sistem Informasi, Universitas Brawijaya, Malang, Indonesia

³Teknik Informatika, Universitas Brawijaya, Malang, Indonesia

e-mail *Corresponding Author*: aliyafaradila75@student.ub.ac.id

Abstrak

Based on observations and interviews with passengers of Trans Jatim Corridor I Bus, found that most of them still pay tickets in cash. Digital payment system considered less efficient, because conductors have to walk around and difficulty using phones when the bus is crowded, making cash payments more preferable. This study aims to analyze the factors influencing the use of the digital payment system in the Trans Jatim Corridor I bus based on the UTAUT model and using SEM-PLS analysis techniques. The results show that the intention to use the system is influenced by facilitating conditions, while performance expectancy, effort expectancy, and social influence variables have no effect. Gender, age, and experience do not moderate the relationship between these variables and behavioral intention to use the system. It can be concluded that if Trans Jatim Corridor I bus passengers have adequate facilities to use digital payments, they will have a high intention to use the system.

Keywords: *Digital Payment System; Unified Theory of Acceptance and Use of Technology (UTAUT); Structural Equation Model (SEM); Partial Least Square (PLS).*

Abstrak

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara dengan penumpang bus Trans Jatim Koridor I, ditemukan sebagian besar masih membayar tiket secara tunai. Hal tersebut dikarenakan sistem pembayaran digital kurang efisien karena kondektur harus berkeliling dan kesulitan menggunakan ponsel saat bus ramai, sehingga pembayaran tunai lebih disukai. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi penggunaan sistem pembayaran digital di layanan Bus Trans Jatim Koridor I berdasarkan model UTAUT dan menggunakan teknik analisis SEM-PLS. Hasil menunjukkan niat perilaku untuk menggunakan sistem dipengaruhi oleh variabel kondisi pendukung, sedangkan variabel ekspektasi kinerja, ekspektasi usaha, dan pengaruh sosial tidak berpengaruh. Jenis kelamin, umur, dan pengalaman tidak mampu memoderasi hubungan variabel tersebut terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem. Dapat disimpulkan jika penumpang Bus Trans Jatim Koridor I memiliki fasilitas yang memadai untuk melakukan sistem pembayaran digital, maka mereka cenderung memiliki niat yang tinggi untuk menggunakan sistem.

Kata kunci: *Sistem Pembayaran Digital; Unified Theory of Acceptance and Use of Technology (UTAUT); Structural Equation Model (SEM); Partial Least Square (PLS).*

1. Pendahuluan

Perum Damri dan Pemprov Jatim berkolaborasi mengadakan operasional bus Rute Gresik-Surabaya-Sidoarjo yang dinamakan Bus Trans Jatim Koridor I. Layanan transportasi ini diimplementasikan di wilayah Gerbangkertosusila sebagai upaya mendukung perkembangan ekonomi di kawasan Aglomerasi, selaras dengan Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2019 [1]. Dinas Perhubungan bersama Pemerintah Provinsi Jawa Timur berencana menerapkan metode pembayaran digital. Sistem ini bertujuan untuk meningkatkan efisiensi waktu dan tenaga, serta mempermudah proses transaksi pembayaran bagi masyarakat [2].

Berdasarkan observasi dan wawancara dengan penumpang bus Trans Jatim, terungkap bahwa mayoritas masih memilih pembayaran tiket secara tunai. Fenomena ini disebabkan oleh beberapa faktor. Pertama, banyak penumpang belum terbiasa dengan sistem pembayaran digital, sehingga transaksi tunai tetap menjadi preferensi utama. Kedua, terdapat

kendala infrastruktur, seperti kurangnya fasilitas pendukung dan koneksi internet yang tidak stabil, yang menghambat penggunaan metode pembayaran digital. Selain itu, beberapa penumpang mengeluhkan ketidakefisienan sistem pembayaran digital. Mereka menyoroti proses yang memakan waktu, di mana kondektur harus mendatangi setiap penumpang secara individual. Terlebih lagi, saat bus dalam kondisi penuh, pengguna mengalami kesulitan untuk mengakses ponsel mereka guna melakukan transaksi digital. Akibatnya, banyak penumpang lebih memilih metode pembayaran tunai yang dianggap lebih praktis dan mudah dibandingkan dengan opsi pembayaran digital yang tersedia.

Sistem pembayaran digital pada sektor transportasi dapat membantu meningkatkan kenyamanan pengguna transportasi publik. Sistem pembayaran digital menurut [3] telah menggantikan peran uang tunai karena dinilai lebih efisien dan ekonomis. Sistem pembayaran digital digunakan untuk mengantisipasi adanya tarif liar atau kenaikan tarif secara tiba-tiba [4]. Sistem pembayaran digital juga dinilai lebih cepat, dapat memangkas waktu antrian, dan efisien karena tidak perlu uang kembalian [5].

Tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi niat penumpang untuk menggunakan sistem pembayaran digital. Hasil terkait faktor-faktor tersebut dapat digunakan untuk meningkatkan adopsi aplikasi oleh pengguna [6]. Metode analisis pada penelitian ini adalah *Unified Theory of Acceptance and Use Technology*. UTAUT merupakan model untuk mengukur penerimaan dari suatu teknologi [7]. Penerapan metode UTAUT dinilai tepat dalam penelitian yang mengadopsi teknologi baru, yang tujuan utamanya untuk memahami unsur yang memberikan pengaruh terhadap niat individu dalam mengadopsi sistem [8].

2. Tinjauan Pustaka

Studi yang dilakukan oleh Dzulhaida dan Giri mengenai minat masyarakat Indonesia terhadap penggunaan uang elektronik mengungkapkan temuan menarik. Penelitian Dzulhaida dan Giri mengidentifikasi beberapa faktor kunci yang mempengaruhi keinginan masyarakat untuk mengadopsi uang elektronik. Faktor-faktor tersebut meliputi harapan akan kinerja sistem, persepsi tentang kemudahan penggunaan, tekanan sosial, serta tingkat kepercayaan terhadap teknologi ini. Semua elemen ini terbukti memiliki dampak signifikan terhadap minat masyarakat dalam menggunakan *e-money* [9]. Sementara itu, Charisma melakukan studi lanjutan dengan fokus penelitian berpusat pada penggunaan dompet digital (*e-wallet*) di kalangan mahasiswa yang berdomisili di Kota Malang. Dengan memfokuskan penelitian pada kelompok populasi tertentu, penelitian ini menghasilkan harapan kinerja serta pengaruh sosial memiliki pengaruh terhadap niat menggunakan *e-wallet* [10]. Syarif, Djamil, dan Ramly menemukan bahwa variabel *effort expectancy* mempengaruhi perilaku pengguna ketika menggunakan aplikasi transaksi penjualan Digipos di Kota Bogor [11]. Studi yang dilakukan oleh Purwanto menghasilkan bahwa faktor-faktor demografis seperti usia, gender, dan tingkat pengalaman memiliki peran penting sebagai variabel moderator. Faktor-faktor ini terbukti memperkuat korelasi antara empat variabel utama (ekspektasi kinerja, ekspektasi usaha, pengaruh sosial, dan kondisi pendukung) dengan intensi penggunaan *e-money* di Indonesia [12].

Penelitian yang menggunakan model UTAUT1 untuk mengetahui faktor yang memengaruhi niat perilaku untuk menggunakan sistem pembayaran digital di Bus Trans Jatim Koridor I masih belum pernah dilakukan. Penelitian ini menggunakan *age*, *gender*, dan *experience* sebagai variabel moderator.

3. Metodologi

3.1 Variabel - Variabel dan Metode Penelitian

Model penelitian yang digunakan adalah UTAUT terkait penerapan sistem pembayaran digital pada layanan Bus Trans Jatim Koridor I dan variabel yang memengaruhinya diuji dengan pendekatan kuantitatif [10]. Penelitian ini menerapkan model UTAUT dengan empat variabel eksogen, satu variabel endogen, dan tiga variabel moderasi karena dinilai dapat memenuhi tujuan dari penelitian ini. Tahapan selanjutnya adalah penyusunan hipotesis penelitian menggunakan acuan jurnal dari penelitian sebelumnya. Kemudian penyusunan kuesioner yang diawali dengan menyusun instrumen penelitian yang disesuaikan indikator dari masing-masing variabel dalam model UTAUT.

Lokasi penelitian merupakan tempat penelitian dilakukan. Penentuan lokasi penelitian dinilai dapat mewakili populasi dan fenomena yang sedang diteliti. Lokasi penelitian ini adalah halte bus Trans Jatim Koridor I. Halte tersebut berada di wilayah Gresik-Surabaya-Sidoarjo.

Model penelitian yang digunakan menghasilkan beberapa hipotesis. Hipotesis-hipotesis ini menyatakan bahwa variabel-variabel yang diteliti memiliki pengaruh terhadap intensi penggunaan sistem pembayaran digital pada layanan bus Trans Jatim.

Table 1. Hipotesis Penelitian

Kode	Hipotesis
H1	Ekspektasi kinerja berpengaruh terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem.
H2	Ekspektasi usaha berpengaruh terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem.
H3	Pengaruh sosial berpengaruh terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem.
H4	Kondisi Pendukung berpengaruh terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem.
H1a	Jenis Kelamin memoderasi pengaruh <i>performance expectancy</i> terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem.
H2a	Jenis Kelamin memoderasi pengaruh <i>effort expectancy</i> terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem.
H3a	Jenis Kelamin memoderasi pengaruh <i>social influence</i> terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem.
H1b	Umur memoderasi pengaruh <i>performance expectancy</i> terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem.
H2b	Umur memoderasi pengaruh <i>effort expectancy</i> terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem.
H3b	Umur memoderasi pengaruh pengaruh <i>social influence</i> terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem.
H4a	Umur memoderasi pengaruh <i>facilitating conditions</i> terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem.
H2c	Pengalaman memoderasi pengaruh <i>effort expectancy</i> terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem.
H3c	Pengalaman memoderasi pengaruh <i>social influence</i> terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem.
H4b	Pengalaman memoderasi pengaruh <i>facilitating conditions</i> terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem.

3.3 Populasi dan Sampel

Dalam penelitian ini, metode pengambilan sampel non-probabilitas dipilih mengingat fluktuasi jumlah populasi harian yang tidak dapat diprediksi secara pasti. Secara spesifik, teknik purposive sampling diaplikasikan sebagai strategi pengambilan sampel non-probabilitas. Untuk menentukan ukuran sampel yang representatif, peneliti mengadopsi formula yang mengalikan jumlah variabel eksogen dengan 20, mengacu pada pedoman penelitian terdahulu. Dengan empat variabel eksogen dalam model, perhitungan menghasilkan ukuran sampel sebesar 80 responden (4 x 20) [13]. Jumlah ini dianggap memadai untuk merepresentasikan populasi penelitian secara keseluruhan. Pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk memilih responden yang sesuai dengan kriteria tertentu, sekaligus menjamin bahwa ukuran sampel cukup besar untuk memberikan hasil yang valid dalam konteks analisis statistik yang akan dilakukan.

3.4 Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini mengandalkan kuesioner sebagai instrumen utama pengumpulan data. Proses ini diawali dengan tahap uji coba atau *pilot study*. Tujuan dari uji coba ini adalah memastikan bahwa setiap pernyataan dalam kuesioner telah dirumuskan dengan tepat dan dapat dipahami dengan baik oleh responden. Setelah validitas kuesioner terkonfirmasi, peneliti melanjutkan ke tahap pengumpulan data utama. Data yang terhimpun akan dianalisis sesuai dengan hipotesis yang telah dirumuskan sebelumnya. Sebagai bagian integral dari metodologi penelitian, disusun instrumen penelitian yang merinci pernyataan-pernyataan untuk setiap variabel yang diteliti. Instrumen ini berfungsi sebagai kerangka operasional dalam mengukur dan mengevaluasi variabel-variabel yang menjadi fokus studi.

Table 2. Instrumen Penelitian

Variabel	Kode	Pernyataan
<i>Performance Expectancy (PE)</i>	PE1	Sistem pembayaran digital merupakan sistem yang berguna dalam transaksi pembayaran di Bus Trans Jatim Koridor I
	PE2	Sistem pembayaran digital memudahkan saya dalam melakukan transaksi pembayaran di Bus Trans Jatim Koridor I
	PE3	Sistem pembayaran digital memungkinkan saya melakukan transaksi lebih cepat daripada tunai untuk transaksi pembayaran di Bus Trans Jatim Koridor I
	PE4	Menggunakan sistem pembayaran digital untuk pembayaran di Bus Trans Jatim Koridor I akan meningkatkan produktivitas saya
<i>Effort Expectancy (EE)</i>	EE1	Mudah bagi saya memahami cara menggunakan sistem pembayaran digital untuk melakukan pembayaran di Bus Trans Jatim Koridor I
	EE2	Saya merasa nyaman menggunakan sistem pembayaran digital untuk melakukan pembayaran di Bus Trans Jatim Koridor I
	EE3	Menggunakan sistem pembayaran digital untuk pembayaran di Bus Trans Jatim Koridor I mudah bagi saya
	EE4	Menjadi mahir menggunakan sistem pembayaran digital pada Bus Trans Jatim Koridor I mudah bagi saya
<i>Social Influence (SI)</i>	SI1	Orang-orang berpengaruh dalam hidup saya menyarankan untuk menggunakan sistem pembayaran digital di Bus Trans Jatim Koridor I
	SI2	Orang-orang penting dalam hidup saya berpikiran saya harus menggunakan sistem pembayaran digital di Bus Trans Jatim Koridor I
	SI3	Orang-orang di lingkungan saya sangat membantu untuk menggunakan sistem pembayaran digital di Bus Trans Jatim Koridor I
	SI4	Saya menggunakan sistem pembayaran digital untuk pembayaran tiket di Bus Trans Jatim Koridor I karena banyak yang menggunakannya
<i>Facilitating Conditions (FC)</i>	FC1	Saya memiliki sumber daya yang dibutuhkan dalam menggunakan sistem pembayaran digital untuk pembayaran di Bus Trans Jatim Koridor I
	FC2	Saya memiliki pengetahuan yang dibutuhkan dalam menggunakan sistem pembayaran digital untuk pembayaran di Bus Trans Jatim Koridor I
	FC3	Sistem pembayaran digital kompatibel dengan sistem lain yang saya gunakan
	FC4	Saya merasa bantuan online tersedia untuk pertanyaan yang berkaitan dengan penggunaan sistem pembayaran digital di Bus Trans Jatim Koridor I
<i>Behavioral Intention To Use The System (BIUS)</i>	BIUS1	Saya berniat untuk terus menggunakan sistem pembayaran digital pada Bus Trans Jatim Koridor I pada masa yang akan datang
	BIUS2	Saya memperkirakan akan terus menggunakan sistem pembayaran digital pada Bus Trans Jatim Koridor I pada waktu yang akan datang
	BIUS3	Saya berencana seterusnya menggunakan sistem pembayaran digital pada Bus Trans Jatim Koridor I pada masa yang akan datang

3.5 Metode Analisa Data

Tahap pertama dalam analisa data adalah identifikasi masalah. Tahap studi literatur mempelajari teori-teori yang berkaitan pada penelitian ini sesuai dengan jurnal, artikel dan

buku. Tahap berikutnya adalah penentuan sampel dan populasi dengan menggunakan metode pengambilan sampel non-probabilitas. Penelitian ini menerapkan metode Structural Equation Modeling dengan pendekatan Partial Least Squares (SEM-PLS) sebagai alat analisis utama untuk mengolah dan menginterpretasi data yang diperoleh [14]. Analisis menggunakan teknik PLS terdiri dari dua fase utama. Fase pertama melibatkan evaluasi model pengukuran (*outer model*), sementara fase kedua berfokus pada evaluasi model struktural (*inner model*). Tujuan dari pengujian *outer model* adalah untuk memverifikasi keabsahan dan konsistensi variabel-variabel yang digunakan. Sementara itu, *inner model* ditujukan untuk menguji kebenaran hipotesis yang diajukan dalam penelitian.

4. Hasil dan Pembahasan

4.1 Pengumpulan Data

Pengumpulan informasi dilakukan secara langsung, menghasilkan data primer yang diperoleh melalui penyebaran kuesioner menggunakan platform *Google Form*. Proses ini menghasilkan total 95 respons. Rincian lengkap mengenai distribusi dan hasil pengumpulan kuesioner ini dapat dilihat pada tabel 3.

Table 3. Data yang Diperoleh

Keterangan	Jumlah
Data yang diperoleh	95
Data yang tidak memenuhi kriteria	2
Data yang dapat digunakan	93

4.2 Demografi Responden

Penelitian ini mengambil sampel dari kalangan pengguna Bus Trans Jatim Koridor I. Berdasarkan data yang terkumpul, terlihat bahwa mayoritas responden adalah perempuan, mencakup 53 orang atau 53% dari total, sementara responden laki-laki berjumlah 40 orang atau 43%. Sebagian besar partisipan berada dalam rentang usia 20-30 tahun. Secara umum, responden telah menggunakan sistem pembayaran digital selama lebih dari setahun dan mengklaim memiliki tingkat keahlian yang mumpuni dalam pengoperasian teknologi.

4.3 Evaluasi Model Pengukuran (*Outer Model*)

Outer model menunjukkan hubungan variabel dengan indikatornya menggunakan uji validitas serta uji reliabilitas. Analisis *outer model* menggunakan PLS Algorithm pada SmartPLS 4.1.0.3.

Uji validitas *convergent validity* diuji dengan nilai *outer loading*. Nilai *outer loading* dinilai baik jika memiliki nilai $> 0,7$ [14]. Hasil *outer loading* pada tabel 4.

Table 4. Hasil Pengujian Outer Loading

Variabel	Indikator	Nilai <i>Outer Loading</i>	Keterangan
X1 <i>Performance expectancy</i>	PE1	0.854	Valid
	PE2	0.890	Valid
	PE3	0.839	Valid
X2 <i>Effort expectancy</i>	EE1	0.896	Valid
	EE2	0.783	Valid
	EE3	0.908	Valid
	EE4	0.863	Valid
X3 <i>Social influence</i>	SI1	0.848	Valid
	SI2	0.889	Valid
	SI3	0.863	Valid
X4 <i>Facilitating conditions</i>	FC1	0.842	Valid
	FC2	0.828	Valid

Variabel	Indikator	Nilai <i>Outer Loading</i>	Keterangan
Y	BIUS1	0.784	Valid
<i>Behavioral intention to use the system</i>	BIUS2	0.889	Valid
	BIUS3	0.838	Valid

Uji validitas *convergent validity* diuji dengan *Average Variance Extracted (AVE)*. Batas minimum nilai yang diterima (*rule of thumb*) untuk AVE adalah 0,5 [14]. Hasil pengukuran menggunakan nilai AVE pada tabel 5.

Table 5. Hasil Pengujian AVE

Variabel	Nilai AVE	Keterangan
X1 (PE)	0.742	Valid
X2 (EE)	0.746	Valid
X3 (SI)	0.751	Valid
X4 (FC)	0.697	Valid
Y (BIUS)	0.702	Valid

Uji validitas *discriminant validity* dengan nilai *fornell larcker criterion* dinyatakan valid apabila nilai akar AVE yang dimiliki lebih besar dari nilai hubungan antara variabel tersebut dengan variabel lain [14]. Hasil pengujian menggunakan nilai *fornell larcker criterion* pada tabel 6.

Table 6. Hasil Pengujian *Fornell Larcker Criterion*

	X1	X2	X3	X4	Y
X1	0.862				
X2	0.684	0.864			
X3	0.527	0.548	0.867		
X4	0.547	0.541	0.323	0.835	
Y	0.595	0.518	0.408	0.573	0.838

Uji validitas *discriminant validity* menggunakan nilai *cross loading* dianggap valid apabila hubungan antara indikator dan variabel sendiri lebih kuat atau lebih besar dibandingkan hubungan antara indikator dan variabel lain [14]. Hasil pengujian nilai *cross loading* pada tabel 7.

Table 7. Hasil Pengujian *Cross Loading*

	X1	X2	X3	X4	Y
PE1	0.854	0.685	0.436	0.461	0.504
PE2	0.890	0.648	0.408	0.515	0.476
PE3	0.839	0.449	0.508	0.441	0.550
EE1	0.613	0.896	0.388	0.523	0.467
EE2	0.616	0.783	0.630	0.404	0.386
EE3	0.586	0.908	0.437	0.463	0.471
EE4	0.560	0.863	0.471	0.474	0.459
SI1	0.496	0.429	0.848	0.248	0.402

	X1	X2	X3	X4	Y
SI2	0.438	0.533	0.889	0.304	0.317
SI3	0.425	0.472	0.863	0.294	0.327
FC1	0.344	0.323	0.122	0.842	0.488
FC2	0.574	0.586	0.423	0.828	0.469
BIUS1	0.519	0.440	0.322	0.496	0.784
BIUS2	0.496	0.468	0.355	0.529	0.889
BIUS3	0.477	0.387	0.348	0.407	0.838

Uji realibilitas menggunakan nilai *composite reliability* dinilai baik atau dapat diandalkan apabila memiliki nilai $>0,7$ [14]. Hasil pengujian menggunakan nilai *composite reliability* dapat dilihat pada tabel 8.

Table 8. Hasil Pengujian *Composite Reliability*

	Nilai <i>Composite Reliability</i>	Keterangan
X1 (PE)	0.896	Reliabel
X2 (EE)	0.921	Reliabel
X3 (SI)	0.901	Reliabel
X4 (FC)	0.821	Reliabel
Y (BIUS)	0.876	Reliabel

Uji realibilitas dengan nilai *cronbach's alpha* dinilai baik atau dapat diandalkan jika memiliki nilai $> 0,7$ [14]. Jika nilai antara 0,5 – 0,7 maka dikategorikan memiliki reliabilitas moderat [15].

Table 9. Hasil Pengujian *Cronbach's Alpha*

	Nilai <i>Cronbach's Alpha</i>	Keterangan
X1 (PE)	0.826	Reliabel
X2 (EE)	0.886	Reliabel
X3 (SI)	0.836	Reliabel
X4 (FC)	0.566	Reliabel
Y (BIUS)	0.786	Reliabel

4.4 Analisis Model Struktural (*Inner Model*)

Analisis nilai koefisien determinasi (*r-square*) menunjukkan bahwa variabel BIUS memiliki nilai 0,588, setara dengan 58,8%. Sementara itu, nilai *r-square* yang disesuaikan (*adjusted r-square*) adalah 0,496 atau 49,6%. Interpretasi dari hasil ini mengindikasikan bahwa 58,8% variasi dalam variabel BIUS dapat dijelaskan oleh kombinasi faktor-faktor berikut: ekspektasi kinerja (PE), ekspektasi usaha (EE), pengaruh sosial (SI), dan kondisi pendukung (FC), dengan usia, jenis kelamin, dan pengalaman bertindak sebagai variabel moderasi. Sisanya, yakni 41,2%, dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak tercakup dalam model penelitian ini. Tabel 8 menyajikan ringkasan hasil perhitungan *r-square* tersebut.

Table 10. Hasil Uji *R-Square*

Variabel Y	Nilai <i>R-Square</i>	<i>R-Square Adjusted</i>
Y (BIUS)	0.588	0.496

Analisis koefisien jalur (*path coefficient*) digunakan untuk menentukan sifat dan arah hubungan antara variabel independen (X) dan variabel dependen (Y). Nilai koefisien jalur berkisar antara -1 hingga 1. Interpretasi nilai ini adalah sebagai berikut: jika koefisien berada di antara 0 dan 1, hal ini menunjukkan hubungan positif atau searah antara variabel. Sebaliknya, jika nilai koefisien berada di antara -1 dan 0, ini mengindikasikan hubungan negatif atau berlawanan arah antara variabel yang diteliti [13].

Table 11. Hasil Uji *Path Coefficient*

Hubungan Antar Variabel	Koefisien Jalur
X1 (PE) -> Y (BIUS)	0.432
X2 (EE) -> Y (BIUS)	0.066
X3 (SI) -> Y (BIUS)	-0.027
X4 (FC) -> Y (BIUS)	0.340
P x X1 (PE) -> Y (BIUS)	0.050
P x X2 (EE) -> Y (BIUS)	0.220
P x X3 (SI) -> Y (BIUS)	0.006
Q x X1 (PE) -> Y (BIUS)	0.268
Q x X2 (EE) -> Y (BIUS)	0.202
Q x X3 (SI)-> Y (BIUS)	-0.197
Q x X4 (FC) -> Y (BIUS)	-0.109
R x X2 (SE) -> Y (BIUS)	-0.229
R x X3 (SI) -> Y (BIUS)	0.122
R x X4 (FC) -> Y (BIUS)	0.226

Nilai *t-statistic* menunjukkan signifikansi dari *path coefficient*. Hipotesis pada penelitian diterima (signifikan) jika memiliki nilai > 1,96 [13].

Table 12. Hasil Pengujian *T-statistic*

Hubungan Variabel	<i>T-Statistic</i>	Keterangan	Keterangan Hipotesis
X1 (PE) -> Y (BIUS)	1.759	Tidak Signifikan	Ditolak
X2 (SE) -> Y (BIUS)	0.301	Tidak Signifikan	Ditolak
X3 (SI) -> Y (BIUS)	0.181	Tidak Signifikan	Ditolak
X4 (FC) -> Y (BIUS)	2.629	Signifikan	Diterima
P x X1 (PE) -> Y (BIUS)	0.154	Tidak Signifikan	Ditolak
P x X2 (SE) -> Y (BIUS)	0.793	Tidak Signifikan	Ditolak
P x X3 (SI) -> Y (BIUS)	1.649	Tidak Signifikan	Ditolak
Q x X1 (PE) -> Y (BIUS)	1.680	Tidak Signifikan	Ditolak
Q x X2 (SE) -> Y (BIUS)	1.275	Tidak Signifikan	Ditolak
Q x X3 (SI)-> Y (BIUS)	1.440	Tidak Signifikan	Ditolak
Q x X4 (FC) -> Y (BIUS)	0.780	Tidak Signifikan	Ditolak
R x X2 (SE) -> Y (BIUS)	1.338	Tidak Signifikan	Ditolak
R x X3 (SI) -> Y (BIUS)	0.971	Tidak Signifikan	Ditolak
R x X4 (FC) -> Y (BIUS)	1.765	Tidak Signifikan	Ditolak

4.5 Pembahasan Hasil Uji Hipotesis

1) Pengaruh *Performance Expectancy* terhadap *Behavioral Intention to Use the System*

Analisis model struktural, berdasarkan nilai koefisien jalur dan *t-statistik*, mengindikasikan bahwa hipotesis pertama (H1) tidak dapat diterima. Hubungan antara variabel X1 (PE atau ekspektasi kinerja) dan Y (BIUS atau niat perilaku penggunaan) menunjukkan koefisien jalur sebesar 0,432 dengan nilai *t-statistik* 1,759. Temuan ini bertentangan dengan

hasil penelitian sebelumnya [7] dan [16] yang menyatakan adanya pengaruh positif dari ekspektasi kinerja terhadap niat penggunaan sistem. Hasil dari penelitian ini membuktikan bahwa pengguna Bus Trans Jatim Koridor I tidak merasa bahwa dengan menggunakan sistem pembayaran digital untuk pembayaran tiket Bus Trans Jatim Koridor I akan membuat mereka lebih cepat menyelesaikan pekerjaan atau meningkatkan produktivitas mereka. Penjelasan yang mungkin adalah penumpang Bus Trans Jatim Koridor I tidak merasakan perbedaan kinerja yang signifikan antara menggunakan sistem pembayaran digital atau sistem pembayaran tunai. Sistem pembayaran digital juga dinilai tidak efisien karena penumpang harus membuka kunci layar ponsel dan memasukkan PIN terlebih dahulu sebelum melakukan transaksi pembayaran.

2) Pengaruh Ekspektasi Usaha terhadap Niat Perilaku untuk Menggunakan Sistem

Hasil analisis model struktural untuk hipotesis kedua (H2) menunjukkan hubungan antara variabel X2 (EE atau ekspektasi usaha) dan Y (BIUS atau niat perilaku penggunaan) dengan koefisien jalur sebesar 0,152 dan t-statistik 0,116. Meski arah hubungan positif, signifikansinya rendah, mengakibatkan penolakan H2. Temuan ini konsisten dengan studi [10] yang menyatakan bahwa ekspektasi usaha tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap niat penggunaan sistem. Profil demografis responden, yang didominasi oleh kelompok usia 20-30 tahun, mungkin menjelaskan hasil ini. Menurut [17], kelompok usia ini memiliki motivasi tinggi dalam adopsi teknologi, terlepas dari tingkat kesulitan atau risiko yang mungkin timbul. Berdasarkan uji hipotesis, dapat disimpulkan bahwa pengguna sistem pembayaran digital Bus Trans Jatim Koridor I tidak menjadikan kemudahan penggunaan sebagai faktor utama. Mereka cenderung mengadopsi teknologi yang memberikan kinerja baik, seperti efisiensi dalam pembayaran tiket, tanpa terlalu mempertimbangkan tingkat kerumitan penggunaannya.

3) Pengaruh Pengaruh Sosial terhadap Niat Perilaku untuk Menggunakan Sistem

Hasil analisis model struktural untuk hipotesis ketiga (H3) menunjukkan hubungan antara variabel X3 (SI atau pengaruh sosial) dan Y (BIUS atau niat perilaku penggunaan) dengan koefisien jalur -0,088 dan t-statistik 0,318. Nilai ini mengindikasikan pengaruh negatif dan tidak signifikan dari pengaruh sosial terhadap niat penggunaan sistem, sehingga H3 ditolak. Temuan ini bertentangan dengan penelitian [10] yang menyatakan adanya pengaruh sosial terhadap niat penggunaan sistem. Hal ini didukung dengan hasil demografi responden yang menunjukkan mayoritas responden penelitian ini berusia sekitar 20-30 tahun. Pada kelompok usia ini, motivasi untuk menggunakan teknologi sangat tinggi, terlepas dari usaha yang diperlukan dan resiko yang akan dihadapi [17]. Kesimpulan berdasarkan hasil uji hipotesis di atas adalah penyebab ditolaknya H2 dikarenakan pengguna sistem pembayaran digital pada Bus Trans Jatim Koridor I tidak memiliki harapan bahwa teknologi tersebut harus mudah digunakan. Mereka akan tetap menggunakan teknologi tersebut selama memberikan kinerja yang baik seperti efisiensi dalam pembayaran tiket bus menggunakan sistem pembayaran digital, terlepas dari mudah atau sulitnya penggunaan sistem tersebut.

4) Pengaruh Kondisi Pendukung terhadap Niat Perilaku untuk Menggunakan Sistem

Hasil analisis model struktural untuk hipotesis keempat (H4) menunjukkan hubungan antara variabel X4 (FC atau kondisi pendukung) dan Y (BIUS atau niat perilaku penggunaan) dengan koefisien jalur 0,431 dan t-statistik 2,520. Nilai ini mengindikasikan pengaruh positif yang signifikan dari kondisi pendukung terhadap niat penggunaan sistem, sehingga H4 diterima. Temuan ini sejalan dengan penelitian [16] yang menegaskan pengaruh *facilitating conditions* terhadap niat penggunaan sistem. Studi ini menyoroti pentingnya infrastruktur pendukung dalam mempengaruhi niat adopsi sistem baru. Menurut [19], penyediaan fasilitas yang memadai dan bantuan yang tersedia dapat meningkatkan kecenderungan individu untuk mengadopsi teknologi baru. Berdasarkan hasil uji hipotesis dan pernyataan pada penelitian ini dapat disimpulkan jika penumpang Bus Trans Jatim Koridor I merasa bahwa *facilitating conditions* seperti fasilitas yang memadai, sumber daya dan pengetahuan yang mencukupi serta bantuan yang selalu tersedia, maka mereka cenderung memiliki niat yang tinggi untuk menggunakan sistem. Nilai *t-statistic* variabel kondisi pendukung juga lebih besar daripada variabel yang lainnya, menunjukkan bahwa variabel tersebut lebih dominan dalam memengaruhi niat perilaku untuk menggunakan sistem.

5) Pengaruh Moderasi Gender

Analisis model struktural menunjukkan perubahan signifikan pada nilai *path coefficient* dan *t-statistic* untuk hubungan antara X1 (PE atau ekspektasi kinerja) dan Y (BIUS atau niat perilaku penggunaan) ketika variabel moderasi gender dimasukkan. Nilai-nilai tersebut menurun dari 0,432 dan 1,759 menjadi 0,050 dan 0,154 secara berurutan. Hasil ini mengindikasikan bahwa gender sebagai variabel moderasi cenderung memperlemah hubungan antara ekspektasi kinerja dan niat penggunaan sistem. Namun, dengan nilai *t-statistic* 0,154 yang berada di bawah ambang batas 1,96, hipotesis H1a tidak dapat diterima. Temuan ini bertentangan dengan penelitian [12] yang menyatakan bahwa gender memiliki efek moderasi pada hubungan antara ekspektasi kinerja dan niat penggunaan sistem. Kesimpulannya, dalam konteks penelitian ini, gender tidak terbukti memiliki peran moderasi yang signifikan dalam hubungan antara ekspektasi kinerja dan niat penggunaan sistem pembayaran digital.

Hasil analisis model struktural menunjukkan peningkatan nilai *path coefficient* dan *t-statistic* untuk hubungan antara X2 (EE atau ekspektasi usaha) dan Y (BIUS atau niat perilaku penggunaan) ketika variabel moderasi gender dimasukkan. Nilai-nilai tersebut meningkat dari 0,066 dan 0,301 menjadi 0,220 dan 0,793 secara berurutan. Peningkatan ini mengindikasikan bahwa gender sebagai variabel moderasi cenderung memperkuat hubungan antara ekspektasi usaha dan niat penggunaan sistem. Namun, dengan nilai *t-statistic* 0,793 yang masih berada di bawah ambang batas 1,96, hipotesis H2a tidak dapat diterima. Temuan ini bertentangan dengan penelitian [12] yang menyatakan bahwa gender memiliki efek moderasi pada hubungan antara ekspektasi usaha dan niat penggunaan sistem. Kesimpulannya, dalam konteks penelitian ini, meskipun terjadi penguatan hubungan, gender tidak terbukti memiliki peran moderasi yang signifikan secara statistik dalam hubungan antara ekspektasi usaha dan niat penggunaan sistem pembayaran digital.

Analisis model struktural menunjukkan peningkatan nilai *path coefficient* dan *t-statistic* untuk hubungan antara X3 (SI atau pengaruh sosial) dan Y (BIUS atau niat perilaku penggunaan) ketika variabel moderasi gender dimasukkan. Nilai-nilai tersebut meningkat dari -0,027 dan 0,181 menjadi 0,006 dan 1,649 secara berurutan. Peningkatan ini mengindikasikan bahwa gender sebagai variabel moderasi cenderung memperkuat hubungan antara pengaruh sosial dan niat penggunaan sistem. Namun, dengan nilai *t-statistic* 1,649 yang masih berada di bawah ambang batas 1,96, hipotesis H3a tidak dapat diterima. Temuan ini bertentangan dengan penelitian [12] yang menyatakan bahwa gender memiliki efek moderasi pada hubungan antara pengaruh sosial dan niat penggunaan sistem. Kesimpulannya, dalam konteks penelitian ini, meskipun terjadi penguatan hubungan, gender tidak terbukti memiliki peran moderasi yang signifikan secara statistik dalam hubungan antara pengaruh sosial dan niat penggunaan sistem pembayaran digital.

6) Pengaruh Moderasi Age

Analisis model struktural menunjukkan penurunan nilai *path coefficient* dan *t-statistic* untuk hubungan antara X1 (PE atau ekspektasi kinerja) dan Y (BIUS atau niat perilaku penggunaan) ketika variabel moderasi usia dimasukkan. Nilai-nilai tersebut menurun dari 0,432 dan 1,759 menjadi 0,268 dan 1,680 secara berurutan. Penurunan ini mengindikasikan bahwa usia sebagai variabel moderasi cenderung memperlemah hubungan antara ekspektasi kinerja dan niat penggunaan sistem. Namun, dengan nilai *t-statistic* 1,680 yang masih berada di bawah ambang batas 1,96, hipotesis H1b tidak dapat diterima. Temuan ini bertentangan dengan penelitian [12] yang menyatakan bahwa usia memiliki efek moderasi pada hubungan antara ekspektasi kinerja dan niat penggunaan sistem.

Hasil analisis model struktural menunjukkan peningkatan nilai *path coefficient* dan *t-statistic* untuk hubungan antara X2 (EE atau ekspektasi usaha) dan Y (BIUS atau niat perilaku penggunaan) ketika variabel moderasi usia dimasukkan. Nilai-nilai tersebut meningkat dari 0,066 dan 0,301 menjadi 0,202 dan 1,275 secara berurutan. Peningkatan ini mengindikasikan bahwa usia sebagai variabel moderasi cenderung memperkuat hubungan antara ekspektasi usaha dan niat penggunaan sistem. Namun, dengan nilai *t-statistic* 1,275 yang masih berada di bawah ambang batas 1,96, hipotesis H2b tidak dapat diterima. Temuan ini bertentangan dengan penelitian [12] yang menyatakan bahwa usia memiliki efek moderasi pada hubungan antara ekspektasi usaha dan niat penggunaan sistem.

Hasil analisis model struktural menunjukkan penurunan nilai *path coefficient* dan *t-statistic* untuk hubungan antara X3 (SI atau pengaruh sosial) dan Y (BIUS atau niat perilaku

penggunaan) ketika variabel moderasi usia dimasukkan. Nilai-nilai tersebut menurun dari -0,027 dan 0,181 menjadi -0,197 dan 1,440 secara berurutan. Penurunan ini mengindikasikan bahwa usia sebagai variabel moderasi cenderung memperlemah hubungan antara pengaruh sosial dan niat penggunaan sistem. Namun, dengan nilai *t*-statistik 1,440 yang masih berada di bawah ambang batas 1,96, hipotesis H3b tidak dapat diterima. Temuan ini bertentangan dengan penelitian [12] yang menyatakan bahwa usia memiliki efek moderasi pada hubungan antara pengaruh sosial dan niat penggunaan sistem.

Hasil analisis model struktural menunjukkan penurunan signifikan pada nilai *path coefficient* dan *t*-*statistic* untuk hubungan antara X4 (FC atau kondisi pendukung) dan Y (BIUS atau niat perilaku penggunaan) ketika variabel moderasi usia dimasukkan. Nilai-nilai tersebut menurun dari 0,340 dan 2,629 menjadi -0,109 dan 0,780 secara berurutan. Penurunan ini mengindikasikan bahwa usia sebagai variabel moderasi cenderung memperlemah hubungan antara kondisi pendukung dan niat penggunaan sistem. Bahkan, hubungan ini berubah dari positif menjadi negatif. Namun, dengan nilai *t*-statistik 0,780 yang jauh di bawah ambang batas 1,96, hipotesis H4a tidak dapat diterima. Temuan ini bertentangan dengan penelitian [12] yang menyatakan bahwa usia memiliki efek moderasi pada hubungan antara kondisi pendukung dan niat penggunaan sistem.

7) Pengaruh Moderasi Experience

Hasil analisis model struktural menunjukkan bahwa terjadi penurunan pada nilai *path coefficient* dan *t*-*statistic* yang semula X2 (EE) → Y (BIUS) memiliki nilai sebesar 0.340 2.629 menjadi -0.229 dan 1.338 karena adanya variabel moderasi *experience*. Hasil tersebut menyatakan bahwa variabel moderasi *experience* terbukti memperlemah hubungan antara ekspektasi usaha terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem. Namun nilai *t*-*statistic* menunjukkan 1.338 yang artinya kurang dari 1,96 maka hipotesis H2c ditolak. Hasil tersebut tidak sejalan dengan penelitian [12] yang menyatakan bahwa *experience* mampu memoderasi hubungan antara variabel ekspektasi usaha terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem. Dapat disimpulkan bahwa *experience* tidak mampu memoderasi hubungan antara ekspektasi usaha terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem.

Analisis model struktural menunjukkan bahwa terjadi kenaikan pada nilai *path coefficient* dan *t*-*statistic* yang semula X3 (SI) → Y (BIUS) memiliki nilai sebesar -0.027 dan 0.181 menjadi 0.122 dan 0.971 karena adanya variabel moderasi *experience*. Hasil tersebut menyatakan bahwa variabel moderasi *experience* terbukti memperkuat hubungan antara pengaruh sosial terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem. Namun nilai *t*-*statistic* menunjukkan 0.971 yang artinya kurang dari 1,96 maka hipotesis H3c ditolak. Hasil tersebut tidak sejalan dengan penelitian [12] yang menyatakan bahwa *experience* mampu memoderasi hubungan antara variabel pengaruh sosial terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem. Dapat disimpulkan bahwa *experience* tidak mampu memoderasi hubungan antara pengaruh sosial terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem.

Analisis model struktural menunjukkan bahwa terjadi penurunan pada nilai *path coefficient* dan *t*-*statistic* yang semula X4 (FC) → Y (BIUS) memiliki nilai sebesar 0.340 dan 2.629 menjadi 0.226 dan 1.765 karena adanya variabel moderasi *experience*. Hasil tersebut menyatakan bahwa variabel moderasi *experience* terbukti memperlemah hubungan antara kondisi pendukung terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem. Namun nilai *t*-*statistic* menunjukkan 1.765 yang artinya kurang dari 1,96 maka hipotesis H4b ditolak. Hasil tersebut tidak sejalan dengan penelitian [12] yang menyatakan bahwa *experience* mampu memoderasi hubungan antara variabel kondisi pendukung terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem. Dapat disimpulkan bahwa *experience* tidak mampu memoderasi hubungan antara kondisi pendukung terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem.

Penelitian ini menemukan hanya variabel kondisi pendukung yang berpengaruh terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem pembayaran digital pada bus Trans Jatim Koridor I. Beberapa rekomendasi untuk pihak pengelola bus Trans Jatim berdasarkan hasil tersebut adalah perlu memastikan ketersediaan infrastruktur teknologi yang mendukung sistem pembayaran digital. Hal ini mencakup jaringan internet yang stabil dan mesin pembayaran yang terintegrasi dengan baik. Kemudian memberikan edukasi kepada penumpang terkait keuntungan dan cara menggunakan sistem pembayaran digital. Hal ini mencakup informasi tentang cara mendaftar, mengisi saldo dan keuntungan lain dari menggunakan sistem pembayaran digital. Pihak pengelola juga perlu menyediakan layanan bantuan 24 jam untuk

pengguna sistem pembayaran digital di bus Trans Jatim Koridor I yang mungkin mengalami masalah teknis. Pengelola perlu menyesuaikan sistem pembayaran digital dengan preferensi dan kebutuhan dari penumpang, seperti mempertimbangkan berbagai opsi pembayaran yang umum digunakan oleh masyarakat.

5. Simpulan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel ekspektasi kinerja, ekspektasi usaha dan pengaruh sosial tidak berpengaruh terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem. Sedangkan variabel kondisi pendukung memiliki pengaruh terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem pada sistem pembayaran digital transportasi Bus Trans Jatim Koridor I. Berdasarkan hasil penelitian uji moderasi variabel *age*, *gender*, dan *experience* terbukti tidak mampu memoderasi hubungan antara ekspektasi kinerja, ekspektasi usaha, pengaruh sosial dan kondisi pendukung terhadap niat perilaku untuk menggunakan sistem pada sistem pembayaran digital transportasi Bus Trans Jatim Koridor I.

Daftar Referensi

- [1] W. Peni, "Proyek Bus Trans Jatim Segera Mengaspal, Ini Kata Wagub Emil", *Bisnis.com*, 21 Juli 2022, [Online]. Tersedia: <https://surabaya.bisnis.com/read/20220721/531/1557739/proyek-bus-trans-jatim-segera-mengaspal-ini-kata-wagub-emil> [Diakses: 18 Maret 2024].
- [2] "QRIS Bank Jatim Mudahkan Pembayaran Bus Trans Jatim", *Bankjatim.id*, 14 April 2023, [Online]. Tersedia: <https://www.bankjatim.id/id/informasi/berita/qr-is-bank-jatim-mudahkan-pembayaran-bus-trans-jatim> [Diakses: 19 Maret 2024].
- [3] J. Tarantang, A. Awwaliyah, M. Astuti, dan M. Munawaroh, "Perkembangan Sistem Pembayaran Digital Pada Era Revolusi Industri 4.0 Di Indonesia", *Jurnal Al Qardh*, vol. 4, no. 1, pp.60-75, 2019.
- [4] A. Yahya, "Lewat Aplikasi Trans Jatim, Dishub Bakal Uji Coba Pembayaran Bus dengan e-Money", *Jatim Times*, 7 Mei 2024, [Online]. Tersedia: <https://jatimtimes.com/baca/311631/20240507/074700/lewat-aplikasi-trans-jatim-dishub-bakal-uji-coba-pembayaran-bus-dengan-e-money> [Diakses: 19 Maret 2024].
- [5] A. Widiastuti, "Penggunaan Sistem Pembayaran Elektronik Untuk Pembayaran Transportasi Umum di Jabodetabek : Studi Kasus Pengguna Elektronik Ticketing Transjakarta dan Commuter Line", Tesis, Program Studi Ilmu Ekonomi, Universitas Brawijaya, Malang, 2016.
- [6] T. Pramiyati, J. Jayanta, dan H. Mahfud, "Analisis Tingkat Penerimaan Pengguna Terhadap SIMBUMIL (Hasil Survey Penerimaan SIMBUMIL di Puskesmas Mandalawangi)", *Khazanah Informatika: Jurnal Ilmu Komputer Dan Informatika*, vol. 5, no.1, pp. 61-67, 2019. <https://doi.org/10.23917/khif.v5i1.7328>
- [7] V. Venkatesh, M.G. Morris, G.B. Davis, and F.D. Davis, "User acceptance of information technology: Toward a unified view", *MIS Quarterly: Management Information Systems*, vol. 27, no.3, pp.425-478, 2003. <https://doi.org/10.2307/30036540>
- [8] D. Y. Prasetyo, "Penerapan Metode UTAUT dalam Memahami Penerimaan dan Penggunaan website KKN LPPM Unisi", *SISTEMASI: Jurnal Sistem Informasi*, vol. 6, no. 2, pp. 26-34, 2017.
- [9] R. Dzulhaida and R. R. W. Giri, "Analisis minat masyarakat terhadap penggunaan layanan e-money di Indonesia dengan menggunakan model modifikasi unified theory of acceptance and use technology 2 (UTAUT 2)", *Majalah Ilmiah UNIKOM*, vol. 15, no. 2, pp. 155-166, 2018.
- [10] J. A. Charisma, "Analisis minat dan perilaku pengguna e-Wallet: Perluasan UTAUT 2 dengan budaya sebagai moderasi: Studi pada Mahasiswa di Kota Malang", Tesis, Jurusan Manajemen, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim, Malang, 2020.
- [11] U. Syarif, M. Djamil, and A. T. Ramly, "Pengaruh Aplikasi Digital Point Of Sales (DIGIPOS) Terhadap Perilaku Konsumen Variabel Effort Expectancy Model Unified Theory Of Acceptance And Use Of Technology (UTAUT) Studi Kasus Telkomsel Bogor", *Jurnal Manajemen (Edisi Elektronik)*, vol. 11, no. 2, pp. 194-209, 2020.
- [12] M. H. Purwanto, "Penerapan Unified Theory Of Acceptance And Use Of Technology (UTAUT) Terhadap Penggunaan E-Money", Tesis, Program Studi Akuntansi, STIE YKPN, Yogyakarta, 2022.

- [13] J. F. J. Hair, W. C. Black, B. J. Babin, and R. E. Anderson, *Multivariate Data Analysis*. 7. Pearson Education, 2010.
- [14] S. Haryono, *Metode SEM untuk Penelitian Manajemen dengan AMOS, LISREL, PLS*. Jakarta: Badan Penerbit PT. Intermedia Personalia Utama, 2019.
- [15] A. T. Basuki and N. Prawoto, *Analisis Regresi dalam Penelitian Ekonomi & Bisnis: (Dilengkapi Aplikasi SPSS & Eviews)*. Jakarta: Rajawali Pers, 2017.
- [16] A. Mulyani, "Analisis Penerimaan dan Penggunaan Teknologi Aplikasi Ojek Online Menggunakan Unified Theory of Acceptance and Use Technology", *Jurnal Algoritma*, vol. 15, no. 2, pp. 61-66, 2018. <https://doi.org/10.33364/algoritma/v.15-2.61>
- [17] A. Ahmad and N. Nurhidaya, "Media sosial dan tantangan masa depan generasi milenial", *Avant Garde*, vol. 8, no. 2, pp. 134-148, 2020. <https://dx.doi.org/10.36080/ag.v8i2.1158>
- [18] D. R. S. Putra, "Analisis Determinan Penggunaan E-Wallet Pada Transaksi Pembayaran", *Jurnal Ilmiah Mahasiswa FEB*, vol. 10, no. 2, pp. 289-343, 2022.
- [19] S. Purwaningrum, "Analisis Penerapan Model UTAUT (Unified Theory Of Acceptance And Use Of Technology) Terhadap Perilaku Penggunaan Sistem Keuangan Desa dengan Gender Sebagai Variabel Moderasi", Tesis, Program Studi Akuntansi, Universitas Islam Sultan Agung, Semarang, 2021.