

## ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMENGARUHI PENGUNAAN FITUR GOTRANSIT PADA PENUMPANG KRL

<b>Fremasdy Sanggan Shandia</b> Prodi Manajemen Transportasi Perkeretaapian Politeknik Perkeretaapian Indonesia Jl. Tirta Raya, Pojok, Nambangan Lor, Kec. Manguharjo, Kab. Madiun, Jawa Timur 63161	<b>Sapto Priyanto<sup>1</sup></b> Politeknik Perkeretaapian Indonesia Jl. Tirta Raya, Pojok, Nambangan Lor, Kec. Manguharjo, Kab. Madiun, Jawa Timur 63161	<b>Arinda Leliana</b> Politeknik Perkeretaapian Indonesia Jl. Tirta Raya, Pojok, Nambangan Lor, Kec. Manguharjo, Kab. Madiun, Jawa Timur 63161
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### Abstract

PT KCI has innovated with Gojek by launching the GoTransit feature on the Gojek application. Through the GoTransit feature, Electric Train (KRL) passengers can easily and practically buy KRL tickets cashlessly via GoPay or LinkAja without a minimum deposit. This study aimed to determine the factors that influenced using the GoTransit feature on KRL passengers using the Technology Acceptance Model (TAM) model. The analysis technique used was Structural Equation Modeling (SEM) based on Partial Least Square (PLS). The results of this study indicated that five of the seven hypotheses had been influenced. The variable Perceived Ease of Use had a significant effect on the Behavioral Intention variable; Perceived Usefulness had a significant effect on the Behavioral Intention variable. The variable Perceived Ease of Use had a significant effect on Actual Usage through the Behavioral Intention variable, and the Perceived Usefulness variable had a significant effect on Actual Usage through the Behavioral Intention variable. Meanwhile, the Perceived Ease of Use and Perceived Usefulness did not directly affect the Actual Usage variable.

**Keywords:** factors, GoTransit, commuter rail (KRL), Technology Acceptance Model (TAM), SEM-PLS

### Abstrak

PT KCI membuat inovasi bersama Gojek dengan meluncurkan fitur GoTransit pada aplikasi Gojek. Melalui fitur GoTransit, penumpang Kereta Rel Listrik (KRL) dapat membeli tiket KRL dengan mudah dan praktis secara non tunai melalui GoPay atau LinkAja tanpa minimal deposit. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang memengaruhi penggunaan fitur GoTransit pada penumpang KRL dengan menggunakan model *Technology Acceptance Model* (TAM). Teknik analisis yang digunakan yakni *Structural Equation Modelling* (SEM) berbasis *Partial Least Square* (PLS). Hasil dari penelitian ini menunjukkan lima dari tujuh hipotesis memiliki pengaruh. Variabel *Perceived Ease of Use* memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel *Behavioral Intention*, begitu juga dengan *Perceived Usefulness* terhadap *Behavioral Intention*. Selain itu, *Perceived Ease of Use* berpengaruh signifikan terhadap *Actual Usage* melalui *Behavioral Intention* dan hal yang sama berlaku untuk *Perceived Usefulness* terhadap *Actual Usage* melalui *Behavioral Intention*. Namun, *Perceived Ease of Use* dan *Perceived Usefulness* tidak memiliki pengaruh langsung terhadap variabel *Actual Usage*.

**Kata Kunci:** faktor-faktor, GoTransit, *Technology Acceptance Model* (TAM), kereta rel listrik, SEM-PLS

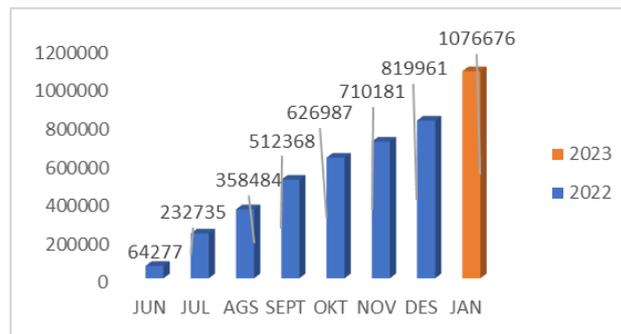
## PENDAHULUAN

Pada zaman digital ini, kemajuan teknologi mengalami pertumbuhan yang sangat cepat. (Irna, 2019). Perkembangan ini terlihat dan dirasakan melalui peningkatan fitur teknologi, yang memengaruhi kemudahan dan kecepatan aktivitas masyarakat (Rilin, 2022). Salah satu

---

<sup>1</sup> Corresponding author: sapto@ppi.ac.id

kemajuan teknologi yang sedang berkembang saat ini yaitu teknologi informasi, hal ini memungkinkan setiap orang di masyarakat untuk menggunakannya sesuai dengan kebutuhan individu, baik itu kapan saja maupun di mana saja (Anggraeni, 2020). PT Kereta Commuter Indonesia (KCI) merupakan salah satu perusahaan BUMN yang menyediakan layanan transportasi KA *Commuter* serta mengelola KA *Commuter* di wilayah Jabodetabek dan sekitarnya (PT KCI Jakarta, 2023). PT KCI meluncurkan fitur GoTransit di aplikasi Gojek pada bulan Juni 2022. Dengan menggunakan aplikasi Gojek, masyarakat sekarang bisa membeli tiket KRL *Commuter Line* dengan lebih mudah dan praktis, tanpa perlu membayar deposit, melalui sistem pembayaran non tunai seperti GoPay atau LinkAja (Gotocompany.com, 2022).



Gambar 1. Data pengguna GoTransit KRL Jabodetabek

Berdasarkan data yang diperoleh dari PT KCI Jakarta, jumlah pengguna GoTransit mengalami kenaikan. Pada awal peluncuran bulan Juni 2022 pengguna GoTransit sejumlah 64.277 orang dan terus mengalami peningkatan hingga bulan Januari 2023 sejumlah 829.729 orang. Sejalan dengan tingkat kenaikan penggunaan fitur GoTransit, situasi ini mendorong perlunya melakukan penelitian guna mengetahui faktor-faktor yang memengaruhi penggunaan fitur GoTransit. Pengguna menjadi salah satu elemen yang sangat krusial dalam keberhasilan penerapan teknologi informasi. Kesiapan pengguna untuk menggunakan teknologi informasi memengaruhi kesuksesan penerapan teknologi informasi (Jogiyanto dalam Dalimunthe & Adawiyah, 2020).

Salah satu model yang dibangun adalah *Technology Acceptance Model* (TAM) yang bertujuan untuk mempelajari berbagai faktor yang memengaruhi diterimanya penggunaan teknologi (Khoirina, 2016). Menurut model ini, apabila sistem tersebut *user-friendly* dan memberikan manfaat bagi pengguna, mereka akan cenderung aktif menggunakan sistem tersebut (Devi & Suartana, 2014). Model TAM memiliki dua konstruk inti di dalamnya, yakni persepsi kemudahan penggunaan (*perceived ease of use*) dan persepsi kegunaan (*perceived usefulness*) (Indah, 2022). Model tersebut menyarankan bahwa saat pengguna pertama kali memperkenalkan diri pada sistem baru, ada sejumlah faktor yang memengaruhi keputusan mereka tentang *timing* dan metode penggunaan sistem tersebut. Terutama, faktor-faktor ini berkaitan dengan *usefulness* (keyakinan pengguna bahwasanya penggunaan sistem ini akan meningkatkan kinerja mereka) dan kemudahan penggunaan (keyakinan pengguna bahwasanya sistem ini bisa digunakan dengan mudah) (Dwi, 2016). Variabel bebas di penelitian ini terdiri atas 2 variabel, yakni *Perceived Ease of Use* (X1) dan *Perceived Usefulness* (X2). Sedangkan variabel tidak bebas pada penelitian ini yaitu *Actual Usage* (Y), serta terdapat *Behavioural Intention* (Z) sebagai variabel *intervening*.

## METODOLOGI

### Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang dipilih yaitu melalui kuesioner berupa Google Formulir. Proses penyebaran disebarakan melalui media sosial ke komunitas-komunitas penumpang KRL khususnya di Jabodetabek dengan menggunakan tautan, yaitu [bit.ly/KuesionerGoTransit](https://bit.ly/KuesionerGoTransit) dan secara *offline* di Stasiun KRL dengan menggunakan *QR Code*. Populasi yang menjadi subjek penelitian adalah semua pengguna GoTransit. Teknik *Purposive Sampling* digunakan untuk melakukan pengambilan sampel. Dengan teknik ini hanya pengguna fitur GoTransit yang dapat dijadikan sampel. Kriteria yang digunakan untuk pengambilan sampel yaitu memiliki *smartphone*, pernah menggunakan GoTransit, dan responden berusia minimal 17 tahun. Menurut (Hair dkk., 2013) berikut adalah rumusan untuk pengambilan sampel:

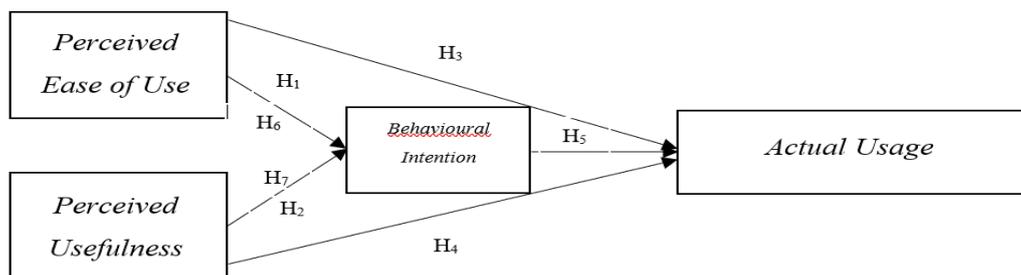
$$N = 5 - 10 \times \text{jumlah indikator pertanyaan yang digunakan} \quad (1)$$

Model penelitian yang digunakan juga dipertimbangkan untuk penentuan sampel yaitu Model SEM (*Structural Equation Modelling*), di mana dalam jumlah sampel yang ideal berkisar antara 100 - 200 responden (Rahmawati, 2018). Adapun indikator pada penelitian ini terdapat 12 indikator, maka ukuran sampel yang digunakan 120 responden.

### Metode Pengolahan Data

Pada penelitian ini, hipotesis diuji dengan metode *Structural Equation Model* (SEM) melalui pendekatan *Partial Least Square* (PLS). Pemilihan Metode PLS dilakukan karena variabel yang terlibat di penelitian ini yaitu variabel laten yang tidak diukur secara langsung, tetapi dapat diukur melalui beberapa indikator (variabel *manifest*) yang terkait, serta tingkat kekeliruan pengukuran terlibat secara bersama-sama.

### Hipotesis Penelitian



Gambar 2. Hipotesis penelitian

Berikut merupakan hipotesis penelitian yang digunakan:

1.  $H_1 =$  *Perceived ease of use* berpengaruh signifikan terhadap *Behavioural Intention*.
2.  $H_2 =$  *Perceived usefulness* berpengaruh signifikan terhadap *Behavioural Intention*.
3.  $H_3 =$  *Perceived ease of use* berpengaruh signifikan terhadap *Actual Usage*.
4.  $H_4 =$  *Perceived usefulness* berpengaruh signifikan terhadap *Actual Usage*.
5.  $H_5 =$  *Behavioural Intention* berpengaruh signifikan terhadap *Actual Usage*.

6.  $H_6 =$  *Perceived ease of use* berpengaruh signifikan terhadap *Actual Usage* melalui *Behavioural Intention*.
7.  $H_7 =$  *Perceived usefulness* berpengaruh signifikan terhadap *Actual Usage* melalui *Behavioural Intention*.

### Metode Analisis Data

Hipotesis yang telah dibuat sebelumnya diuji melalui perangkat lunak SmartPLS versi 4.0. Metode *Partial Least Squares* (PLS) merupakan bagian atau opsi dari *Structural Equation Modeling* (SEM). PLS merupakan suatu teknik analisis SEM yang berfokus pada analisis varian dan dirancang untuk menangani regresi berganda, terutama ketika data tidak memenuhi asumsi normalitas, seperti pada kasus penelitian dengan sampel kecil, keberadaan data yang hilang, dan munculnya multikolinearitas. PLS diimplementasikan melalui dua bagian, yakni *Outer Model* (Model Pengukuran) serta *Inner Model* (Model Struktural) sesuai dengan pendekatan yang dijelaskan oleh Hair dkk. (2013).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Analisis *Outer Model*

Pada SEM – PLS, penilaian model pengukuran dilaksanakan melalui dua tahapan pengujian, yakni:

### Uji Validitas

Pengujian validitas meliputi dua tahap yakni *Convergent Validity* dan *Discriminant Validity*. Pada validitas konvergen, penilaian dilakukan dengan mengamati bahwa faktor beban (*loading factor*) perlu memiliki nilai  $> 0,70$  yang berarti “valid” dan nilai (*Average Variance Extracted*) AVE  $> 0,50$  yang berarti indikator tersebut lolos uji. Sedangkan pada *discriminant validity* melihat pada nilai *Fornell-Lacker Criterion* dan *cross loading*, nilai variabel indikatornya harus lebih tinggi daripada nilai variabel lainnya.

Tabel 1. Nilai *Convergent Validity*

Variabel	Indikator	<i>Convergent Validity</i>		Keterangan
		<i>Loading Factor</i> $> 0,70$	<i>Average Variance Extracted (AVE)</i> $> 0,50$	
<i>Perceived ease of use (X1)</i>	PEOU1	0,918	0,729	Valid
	PEOU2	0,830		
	PEOU3	0,809		
<i>Perceived usefulness (X2)</i>	PU1	0,899	0,778	Valid
	PU3	0,865		
<i>Behavioural Intention (Z)</i>	BI1	0,927	0,734	Valid
	BI2	0,812		
	BI3	0,826		
<i>Actual Usage (Y)</i>	AU1	0,857	0,742	Valid
	AU2	0,775		
	AU3	0,943		

Hasil pengujian pada *convergent validity* menunjukkan bahwa setiap indikator pertanyaan telah memenuhi kriteria. Sehingga item-item pertanyaan setiap variabelnya dianggap valid.

Tabel 2. Nilai *Fornell-Larcker Criterion*

	AU	BI	PEOU	PU
AU	<b>0,861</b>			
BI	0,772	<b>0,857</b>		
PEOU	0,489	0,648	<b>0,854</b>	
PU	0,492	0,634	0,656	<b>0,882</b>

Nilai *Fornell-Larcker Criterion* suatu variabel dapat memiliki validitas diskriminan yang baik ketika korelasinya dengan variabel lain lebih rendah daripada korelasinya dengan variabel itu sendiri. Kriteria ini berfungsi untuk menunjukkan validitas variabel. Dapat diambil kesimpulan bahwa nilai *Fornell-Larcker Criterion* telah memenuhi syarat yang telah ditentukan yakni setiap nilai faktor beban dari variabel laten memiliki nilai *cross loading* yang paling tinggi daripada nilai *cross loading* dari variabel laten lainnya.

Tabel 3. Nilai *Cross Loading*

	BI	AU	PEOU	PU
BI1	0,927	0,798	0,564	0,585
BI2	0,812	0,655	0,504	0,430
BI3	0,826	0,508	0,604	0,613
AU1	0,658	0,857	0,414	0,423
AU2	0,545	0,775	0,344	0,318
AU3	0,769	0,943	0,491	0,536
PEOU1	0,548	0,311	0,918	0,452
PEOU2	0,557	0,537	0,830	0,566
PEOU3	0,548	0,375	0,809	0,648
PU1	0,598	0,471	0,417	0,899
PU3	0,517	0,417	0,765	0,865

Diketahui nilai *cross loading* dari setiap indikatornya melebihi nilai *cross loading* dari variabel lain. Berdasarkan uji validitas yang mencakup *convergent validity* dan *discriminant validity*, diperlihatkan bahwa nilai yang dihasilkan memenuhi kriteria uji. Sehingga pada tahap ini, semua indikator dapat dianggap valid.

### Uji Reliabilitas

Tabel 4. Uji Reliabilitas

Variabel	Indikator	<i>Composite reliability</i> > 0,7	<i>Cronbach's Alpha</i> > 0,7	Keterangan
<i>Perceived ease of use</i> (X1)	PEOU1	0,816	0,813	Reliabel
	PEOU2			
	PEOU3			
<i>Perceived usefulness</i> (X2)	PU1	0,726	0,717	
	PU3			
<i>Behavioural Intention</i> (Z)	BI1	0,834	0,817	
	BI2			
	BI3			
<i>Actual Usage</i> (Y)	AU1	0,856	0,824	
	AU2			
	AU3			

Diketahui nilai *composite reliability* sesuai dengan kriteria syarat uji sehingga semua variabel di atas dikatakan reliabel. Dengan nilai *composite reliability* dan *cronbach's alpha* > 0,70 sehingga kuesioner mampu menghasilkan hasil ukur yang stabil atau konstan.

### Analisis *Inner Model*

Setelah menyelesaikan uji model pengukuran (*outer model*), langkah berikutnya yaitu mengevaluasi model struktural. Evaluasi *inner model* maupun model struktural bertujuan untuk mengamati keterkaitan antara konstruk, signifikansi nilai, serta *R-Square* dari model penelitian. Pada analisis ini, diperiksa nilai *R-Square* serta hasil t-statistik sebagai acuan untuk menentukan apakah hipotesis yang digunakan di penelitian ini bisa diterima maupun tidak, dengan mempertimbangkan tingkat signifikansi, nilai t-statistik, dan nilai *p-values* pada masing-masing variabel.

### Uji *Goodnes of Fit*

Uji kelayakan dilakukan dengan dua tahap yakni dengan *R-Square* dan *Q-Square*. Penilaian memanfaatkan *R-square* pada variabel tergantung laten, yang memiliki makna serupa dengan regresi. *Q-Square predictive relevance* diimplementasikan untuk mengukur sejauh mana model konstruk memprediksi nilai observasi dengan baik sesuai dengan estimasi parameter. Bila nilai *Q-Square* > 0, hal tersebut mengindikasikan bahwa model mempunyai tingkat relevansi prediksi yang baik.

Tabel 5. *R-Square*

	<i>R-Square</i>
BI	0,382
AU	0,576

Nilai  $R^2$  (*R-Square*) untuk variabel *Behavioral Intention* yaitu 0,382 atau 38,2%, menunjukkan bahwa sekitar 38,2% variabilitas dari variabel *Behavioral Intention* bisa dijelaskan oleh variabel *perceived ease of use* dan *perceived usefulness*. Sedangkan nilai  $R^2$  untuk variabel *Actual Use* adalah 0,576 atau 57,6%, mengindikasikan bahwa sekitar 57,6% variabilitas dari variabel ini bisa dijelaskan oleh *perceived ease of use* dan *perceived usefulness*. Sisanya, sekitar 42,4%, dipengaruhi dari variabel lainnya yang tidak dimasukkan dalam penelitian. Sehingga model penelitian dapat dianggap memiliki tingkat kelayakan yang moderat.

Uji kelayakan model selanjutnya dengan melalui *Q-Square*. Dari hasil perhitungan sesuai rumus diperoleh nilai  $Q^2$  sebesar 0,737. Hasil tersebut menunjukkan variabel laten yang digunakan dalam model memperlihatkan tingkat akurasi prediksi yang baik, mencapai 73,7%.

### Uji Hipotesis

Untuk memahami hubungan struktural antar variabel laten, penting untuk melakukan uji hipotesis terhadap koefisien jalur (*path coefficient*) dengan melibatkan perbandingan *p-value* terhadap tingkat signifikansi 0,05 maupun t-statistik melebihi 1,96. Penelitian ini terdapat pengaruh langsung dan pengaruh tidak langsung, hal ini disebabkan oleh adanya variabel eksogen, variabel endogen, dan variabel *intervening*.

Tabel 6. Hasil Uji Hipotesis

	<i>Origin sample (O)</i>	<i>T statistics ( O/STDEV )</i>	<i>P values</i>	<i>Significance Level</i>
PEOU (X <sub>1</sub> ) -> BI (Z)	0,298	4,253	0,000	Positif Signifikan
PU (X <sub>2</sub> ) -> BI (Z)	0,434	6,229	0,000	
PEOU (X <sub>1</sub> ) -> AU (Y)	0,025	0,339	0,735	Tidak Signifikan
PU (X <sub>2</sub> ) -> AU (Y)	0,056	0,889	0,374	
BI (Z) -> AU (Y)	0,714	10,662	0,000	Positif Signifikan
PEOU (X <sub>1</sub> ) -> BI (Z) -> AU (Y)	0,213	3,897	0,000	
PU (X <sub>2</sub> ) -> BI (Z) -> AU (Y)	0,310	5,576	0,000	

Berdasarkan hasil pengujian dari hipotesis yang mencakup lima pengaruh langsung dan dua pengaruh tidak langsung, bisa disimpulkan bahwa dari tujuh hipotesis yang diuji, lima diantaranya diterima. Hasil tersebut mengindikasikan bahwa “setiap variabel *Perceived Ease of Use* dan *Perceived Usefulness* memiliki dampak pada *Behavioral Intention*.” Namun, keduanya tidak memiliki dampak pada *Actual Usage*. Sebaliknya, *Behavioral Intention* memiliki dampak pada *Actual Usage*, dan *Perceived Ease of Use*, serta *Perceived Usefulness* memengaruhi *Actual Usage* melalui variabel perantara, yaitu *Behavioral Intention*.

Dalam studi ini, dilakukan analisis terhadap pengguna fitur GoTransit sebagai studi kasus. Hasil penelitian memperlihatkan bahwasanya “*Perceived Ease of Use* dan *Perceived Usefulness* berperan dalam penggunaan fitur pembelian tiket KRL yakni GoTransit akan memengaruhi *Behavioral Intention*.” Selain itu *Behavioral Intention* yang dimiliki oleh pengguna fitur GoTransit juga akan memengaruhi *Actual Usage*. Sedangkan *Perceived Ease of Use* dan *Perceived Usefulness* seorang pengguna fitur GoTransit tidak memengaruhi *Actual Usage* atau penggunaan nyata untuk menggunakan fitur GoTransit. Temuan ini mendapat dukungan dari penelitian yang dilaksanakan oleh Tyas (2017) dan Sulistyani (2021). Ada kemungkinan bahwasanya persepsi kemudahan dan persepsi kegunaan tidak memiliki pengaruh terhadap kecenderungan pengguna dalam mengoperasikan fitur GoTransit.

## KESIMPULAN

Berdasarkan studi yang telah dilakukan, Penelitian ini mengungkap sejumlah temuan penting mengenai penggunaan fitur GoTransit. Pertama, terdapat pengaruh yang signifikan antara *Perceived Ease of Use* dengan niat berperilaku (*Behavioural Intention*). Sehingga semakin mudah penumpang merasa mampu menggunakan fitur GoTransit, semakin besar kecenderungan mereka untuk memiliki niat yang kuat dalam mengadopsi penggunaannya. Selanjutnya, *Perceived Usefulness* juga memiliki pengaruh yang signifikan terhadap niat berperilaku (*Behavioural Intention*). Ini mengindikasikan bahwa semakin penumpang menganggap fitur GoTransit memiliki manfaat yang tinggi, semakin besar peluang mereka untuk berkeinginan menggunakan fitur tersebut dalam praktik perjalanan mereka. Menariknya, hubungan antara persepsi kemudahan dan persepsi kegunaan dengan penggunaan aktual (*Actual Usage*) ternyata melalui pengaruh niat berperilaku. Ini mengartikan bahwa semakin kuat niat penumpang untuk memanfaatkan GoTransit, semakin besar kemungkinan mereka akan secara aktif menggunakannya. Meskipun demikian, perlu

dicatat bahwa penelitian ini tidak menemukan adanya pengaruh langsung dari persepsi kemudahan dan persepsi kegunaan terhadap penggunaan aktual. Hal ini menunjukkan bahwa pengaruh faktor-faktor ini pada penggunaan aktual lebih bersifat tidak langsung, yaitu melalui pembentukan niat berperilaku (*Behavioural Intention*). Secara keseluruhan, penelitian ini membuktikan bahwasanya persepsi tentang kemudahan dan kegunaan memainkan peran penting dalam membentuk niat dan perilaku penggunaan fitur GoTransit. Niat berperilaku juga menjadi faktor penentu dalam mendorong penggunaan aktual fitur tersebut oleh penumpang KRL.

## REFERENSI

- Anggraeni, M. (2020). *Pengaruh Technology Acceptance Model (Studi Kasus Pada PT Bank Bri Syariah Kcp Majapahit Semarang)*
- Dalimunthe, N., & Adawiyah, A. (2020). Analisa Penerimaan Pengguna Aplikasi Revenue Assurance Pembinaan Data Pelanggan (Pdp) Menggunakan Metode Tam. *Jurnal Ilmiah Rekayasa Dan Manajemen Sistem Informasi*, 6(2), 155–160.
- Devi, N., & Suartana, I. (2014). *Analisis Technology Acceptance Model (Tam) Terhadap Penggunaan Sistem Informasi Di Nusa Dua Beach Hotel & Spa.*
- Dwi. (2016). *Analisis Penerimaan Sistem Informasi Pengolahan Data Statistik Rutin (Sisr) Menggunakan Metode Technology Acceptance Model Di Bkkbn Provinsi Riau.*
- Hair, J., Ringle, C., & Sarstedt, M. (2013). Partial Least Squares Structural Equation Modeling: Rigorous Applications, Better Results And Higher Acceptance. *Long Range Planning*, 46, 1–12. <https://doi.org/10.1016/j.lrp.2013.08.016>
- Indah. (2022). *Analisis Faktor Penerimaan Dan Kesuksesan E-Commerce Menggunakan Technology Acceptance Model (Tam) Dan Delone & Mclean.*
- Irna. (2019). *Analisis Aplikasi Mobile Kai Accessdengan Metode Technology Acceptance Model (TAM).*
- Khoirina. (2016). *Analisis Penggunaan Digilib Unnes berdasarkan Pendekatan Technology Acceptance Model (Tam) Pada Mahasiswa Pendidikan Akuntansi Universitas Negeri Semarang.*
- PT Kci PT. (2023). *Data Pengguna GoTransit Krl Jabodetabek 2023.*
- Rahmawati, F. (2018). *Faktor-Faktor Yang Memengaruhi Penerimaan Sistem Tiket Elektronik PT Transjakarta.*
- Rilin. (2022). *Pengaruh Technology Acceptance Model (TAM) Terhadap Minat Nasabah Menggunakan Mobile Banking Studi Pada Bank Muamalat Kcp Palopo.*