

BAB I

PENDAHULUAN

Bab ini memaparkan landasan dan arah skripsi secara menyeluruh, diawali dengan latar belakang yang menguraikan fenomena pertumbuhan kendaraan pribadi, peningkatan emisi karbon, serta urgensi digitalisasi transportasi publik di Indonesia sebagai konteks lahirnya aplikasi MitraDarat. Dari latar belakang tersebut dirumuskan permasalahan utama penelitian. Selanjutnya dijelaskan batasan masalah, tujuan, dan manfaat penelitian, dilengkapi dengan relevansi penelitian terhadap disiplin Sistem Informasi. Bab ini ditutup dengan sistematika penulisan yang menjadi panduan alur penyajian skripsi ini secara keseluruhan.

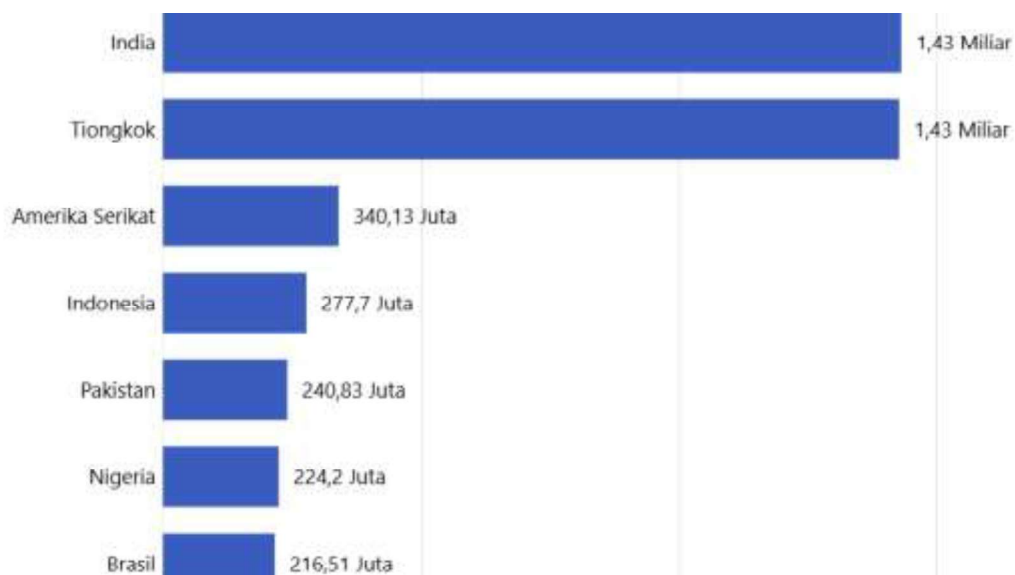
1.1. Latar Belakang

Perkembangan teknologi informasi telah memengaruhi hampir seluruh aspek kehidupan manusia, termasuk pola mobilitas masyarakat. Peningkatan penetrasi internet dan penggunaan perangkat digital mendorong masyarakat untuk semakin bergantung pada layanan berbasis teknologi dalam aktivitas sehari-hari. Berdasarkan data We Are Social tahun 2023, jumlah pengguna internet secara global mencapai 64.4% atau sekitar 5.16 miliar pengguna internet [1]. Tingginya penggunaan internet tersebut menunjukkan bahwa teknologi digital telah menjadi bagian penting dalam berbagai aktivitas masyarakat, termasuk dalam penggunaan layanan transportasi.

Transformasi digital melalui pemanfaatan internet, jaringan nirkabel, peta digital, sistem *Global Positioning System* (GPS), dan perangkat *smartphone* telah menciptakan ekosistem mobilitas baru yang lebih efisien, cepat, dan personal. Teknologi tersebut memungkinkan penyedia layanan transportasi mengintegrasikan berbagai moda dalam satu sistem digital yang terhubung secara *real-time*, yang dikenal dengan konsep *Mobility as a Service* (MaaS). MaaS tidak hanya menggabungkan moda transportasi, tetapi juga menyatukan sistem informasi, pembayaran, dan manajemen perjalanan pengguna untuk menciptakan pengalaman

mobilitas yang berkelanjutan [2]. Dengan kemajuan ini, sektor transportasi publik mengalami digitalisasi yang tidak sekadar bersifat teknologis, melainkan juga sosial karena mengubah cara masyarakat merencanakan, memesan, dan menggunakan layanan transportasi.

Digitalisasi layanan transportasi kini menjadi salah satu strategi penting dalam mewujudkan sistem mobilitas perkotaan yang lebih efisien, terintegrasi, ramah lingkungan, dan berorientasi pada efisiensi energi. Aplikasi digital berbasis *mobile* digunakan untuk mempermudah masyarakat dalam mengakses layanan transportasi, mulai dari pemesanan tiket, pelacakan kendaraan, informasi rute dan waktu keberangkatan, hingga sistem pembayaran nontunai. Tren ini sejalan dengan peningkatan kebutuhan akan layanan publik yang cepat, transparan, dan mudah diakses di era ekonomi digital. Adopsi teknologi digital menjadi salah satu cara paling efektif untuk menekan penggunaan kendaraan pribadi yang menjadi sumber utama kemacetan dan polusi udara di kota besar [3]. Dengan demikian, digitalisasi transportasi publik bukan sekadar inovasi teknis, tetapi juga bagian dari transformasi sosial menuju ekosistem mobilitas yang lebih cerdas dan berkelanjutan.



Gambar 1.1. Urutan Negara Berdasarkan Jumlah Populasi
Sumber: Databoks [4]

Seperti yang terlampir pada Gambar 1.1 pada tahun 2023, Indonesia memiliki populasi sebanyak sekitar 277 juta jiwa, menempatkan Indonesia sebagai negara dengan jumlah penduduk terbesar keempat di dunia [4]. Besarnya jumlah populasi tersebut menyebabkan Indonesia menghadapi berbagai tantangan dalam bidang transportasi. Pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi yang pesat tidak sebanding dengan kapasitas jalan dan efisiensi sistem transportasi publik yang ada, sehingga mengakibatkan kemacetan kronis, meningkatnya polusi udara, dan berkurangnya efisiensi waktu masyarakat.

Tabel 1.1. Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Dirinci Menurut Jenisnya (unit), 2019-2023

Jenis Kendaraan Type of Vehicles	2019	2020	2021	2022	2023	Pertumbuhan per Tahun Annually Increase (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Mobil Penumpang / Passenger Car	15.592.419	15.797.746	16.413.348	18.950.390	19.711.593	6,04
Bis / Bus	231.569	233.261	237.566	262.435	272.806	4,18
Mobil Barang / Truck	5.021.888	5.083.405	5.299.361	5.882.009	6.088.534	4,93
Sepeda Motor / Motorcycle	112.771.136	115.023.039	120.042.298	126.957.971	133.061.234	4,22
Jumlah / Total	133.617.012	136.137.451	141.992.573	152.052.805	159.134.167	4,47

Sumber: Kepolisian Republik Indonesia [5]

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik yang ditunjukkan pada Tabel 1.1, jumlah kendaraan dengan berbagai jenis di Indonesia menunjukkan fluktuasi dalam lima tahun terakhir [5]. Menurut data tersebut, mobil penumpang memiliki angka pertumbuhan tertinggi, yaitu sebesar 6.04%, diikuti oleh mobil barang sebesar 4.92%, lalu sepeda motor sebesar 4.22%, dan urutan terakhir ditempati oleh bus sebesar 4.18%. Angka pertumbuhan mobil dan sepeda motor yang umum digunakan sebagai kendaraan pribadi lebih tinggi dibandingkan bus yang umumnya digunakan untuk mengangkut banyak penumpang sebagai kendaraan/transportasi umum. Hal ini berdampak pada kemacetan yang kian menumbuh seiring

bertambahnya volume kendaraan setiap tahunnya di wilayah Indonesia sebagai negara dengan populasi yang besar..

Tabel 1.2. Penyediaan dan Penggunaan Fisik untuk Emisi GRK Indonesia (Ribu Ton CO₂), 2023

	Karbon Dioksida (CO₂)	Metana (CH₄)	Dinitrogen Oksida (N₂O)	TOTAL EMISI
Industri Pengolahan	297.188	66.570	3.980	367.738
Pengadaan Listrik dan Gas	282.960	112	992	284.064
Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	9.447	49.156	42.934	101.537
Transportasi	79.735	634	1.197	81.565
Rumah Tangga	75.995	1.225	2.681	79.901
Pertambangan dan Penggalian	13.871	26.643	105	40.619
Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	3.274	24.216	3.795	31.285
Lapangan Usaha Lainnya	24.958	263	1.846	27.068
Arus ke Lingkungan	787.428	208.518	57.530	1.053.476

Sumber: Badan Pusat Statistik Indonesia [6]

Peningkatan jumlah kendaraan dengan berbagai jenis juga berdampak langsung pada meningkatnya emisi karbon serta menurunnya efisiensi energi. Seperti yang terlihat pada Tabel 1.2, penyumbang terbesar emisi karbon di wilayah Indonesia ditempati oleh industri pengolahan sebanyak 367 juta ton, penyumbang terbesar kedua adalah sektor pengadaan listrik dan gas sebesar 284 juta ton, penyumbang terbesar ketiga adalah sektor pertanian, kehutanan, dan perikanan sebesar 101 juta ton, dan penyumbang terbesar keempat adalah sektor transportasi sebanyak 81 juta ton. Melalui data tersebut, sektor transportasi menjadi penyumbang emisi gas rumah kaca terbesar ke-4 di Indonesia pada tahun 2023 [6]. Tingginya emisi karbon tersebut berdampak pada permasalahan polusi udara yang kian memburuk, yang pada akhirnya berpengaruh terhadap kehidupan masyarakat secara langsung. Hal ini menjadi perhatian untuk memperbaiki sistem transportasi yang ada sebagai salah satu titik intervensi terhadap tingginya emisi karbon yang dihasilkan Indonesia.

Tingginya emisi karbon dari sektor transportasi berdampak langsung terhadap memburuknya kualitas udara di berbagai kota besar di Indonesia. Permasalahan polusi udara umumnya terjadi pada wilayah perkotaan yang memiliki

kepadatan penduduk tinggi, aktivitas ekonomi yang terpusat, serta mobilitas masyarakat yang berlangsung secara intensif setiap hari. Aktivitas perdagangan, industri, pendidikan, dan distribusi barang yang terfokus di kota-kota besar menyebabkan tingginya kebutuhan mobilitas masyarakat dan mendorong peningkatan penggunaan kendaraan pribadi secara signifikan. Ketidakseimbangan antara pertumbuhan jumlah kendaraan dengan kapasitas infrastruktur jalan dan efektivitas transportasi publik kemudian memicu kemacetan, konsumsi bahan bakar yang tinggi, serta peningkatan emisi gas buang kendaraan bermotor. Kondisi tersebut menjadikan kawasan metropolitan sebagai wilayah yang paling rentan mengalami permasalahan polusi udara akibat sektor transportasi. Salah satu kawasan metropolitan dengan karakteristik tersebut adalah Provinsi Jawa Timur.

Tabel 1.3. Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kabupaten/Kota dan Jenis Kendaraan di Provinsi Jawa Timur (unit), 2023

Kabupaten / Kota	Jumlah Kendaraan Bermotor – Mobil Penumpang	Jumlah Kendaraan Bermotor - Bus	Jumlah Kendaraan Bermotor - Truk	Jumlah Kendaraan Bermotor – Sepeda Motor	Jumlah Kendaraan Bermotor - Jumlah
Sidoarjo	200.184	1.663	51.520	1.370.110	1.623.477
Gresik	75.919	782	27.579	697.689	801.969
Surabaya	563.787	3.672	173.774	2.942.640	3.683.873
Kediri	201.731	1.597	26.445	749.137	978.910
Nganjuk	120.221	1.516	17.452	533.235	672.424
Malang	220.556	2.931	46.867	1.070.595	1.340.949
Madiun	429.818	557	9.029	334.645	774.049
Banyuwangi	334.676	505	26.402	725.846	1.087.429
Tulungagung	162.394	2.390	28.990	668.415	862.189
Jember	234.575	740	22.125	693.886	951.326
Jawa Timur	5.472.875	42.556	783.559	18.902.345	25.201.335

Sumber: BPS Provinsi Jawa Timur [7]

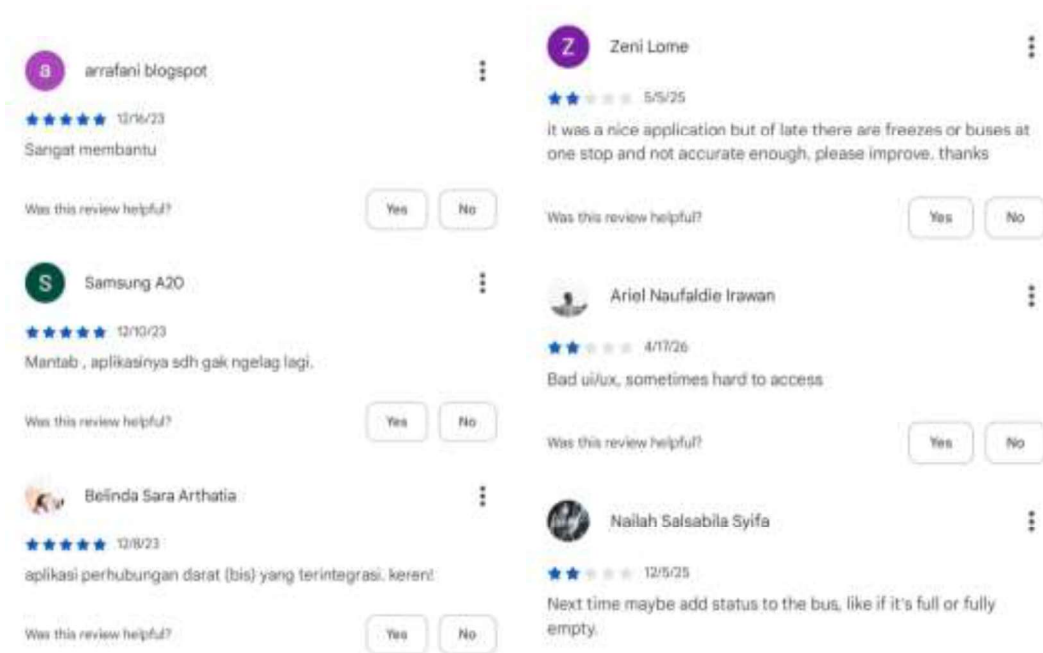
Pada Tabel 1.3. terdapat data Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Timur yang menunjukkan jumlah kendaraan bermotor di beberapa wilayah Jawa Timur yang terus meningkat setiap tahun, terutama pada Kota Surabaya yang didominasi dengan jenis kendaraan sepeda motor dan mobil mencapai sekitar 95% dari total kendaraan di Surabaya [7]. Sementara data BPS menunjukkan panjang jalan

Indonesia berjumlah sekitar 550.000 km per 2023, dan berjumlah 42.466 km pada Provinsi Jawa Timur pada tahun yang sama [8]. Perbandingan antara pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi yang terus meningkat dengan panjang total jalan menunjukkan kapasitas fisik jaringan jalan yang terbatas, yang kemudian menciptakan kondisi kemacetan di kota-kota besar di Indonesia, salah satunya Kota Surabaya dan sekitarnya [9]. Dalam penelitian ini, dipilih wilayah Kota Surabaya, Gresik, dan Sidoarjo (Surabaya Raya) dikarenakan wilayah ini merupakan pusat kegiatan ekonomi, pendidikan, dan mobilitas urban di Jawa Timur, dengan tingkat kepadatan penduduk dan aktivitas transportasi yang tinggi. Selain itu ketiga wilayah tersebut memiliki keterkaitan yang tinggi, di mana masyarakat seringkali melakukan perjalanan / kegiatan mobilitas antar wilayah ini untuk kepentingan pekerjaan, atau kepentingan lainnya.

Untuk mengatasi persoalan tersebut, pemerintah mendorong modernisasi sistem transportasi publik melalui digitalisasi layanan. Strategi ini sejalan dengan agenda nasional menuju *smart city* serta mendukung pencapaian *Sustainable Development Goals* (SDGs), khususnya tujuan ke-11 mengenai kota dan permukiman berkelanjutan [10]. Upaya ini menunjukkan komitmen pemerintah dalam memanfaatkan teknologi informasi sebagai instrumen utama untuk menciptakan sistem transportasi yang lebih adaptif, transparan, dan berorientasi pada keberlanjutan lingkungan. Digitalisasi transportasi publik diharapkan mampu meningkatkan efisiensi mobilitas masyarakat melalui penyediaan layanan yang lebih terintegrasi, mudah diakses, dan berbasis data secara real-time. Selain itu, penerapan teknologi digital pada sektor transportasi juga menjadi langkah strategis untuk mendorong masyarakat beralih dari penggunaan kendaraan pribadi menuju transportasi umum yang lebih ramah lingkungan dan berkelanjutan.

Salah satu inovasi pemerintah dalam bidang transportasi digital adalah aplikasi MitraDarat, yang dikembangkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Aplikasi ini dirancang untuk memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam memperoleh informasi jadwal, rute, hingga layanan pemesanan transportasi darat secara *real-time* di seluruh Indonesia. Sebagai platform digital yang mengintegrasikan beberapa moda

transportasi publik dan berbagai layanan mobilitas darat dalam satu sistem terpadu, MitraDarat merupakan wujud implementasi *Mobility as a Service* (MaaS). Keberadaan MitraDarat diharapkan menjadi solusi terhadap fragmentasi informasi transportasi darat yang sebelumnya tersebar di berbagai sistem konvensional.



Gambar 1.2. *Review* Pengguna Aplikasi MitraDarat

Hasil penelusuran terhadap ulasan dan tanggapan pengguna aplikasi MitraDarat seperti pada Gambar 1.2 menunjukkan adanya persepsi yang beragam terhadap kualitas layanan dan kemudahan penggunaan aplikasi. Sebagian pengguna memberikan penilaian positif terhadap fitur integrasi moda transportasi dan kemudahan akses informasi perjalanan, namun tidak sedikit pula yang mengeluhkan kinerja aplikasi yang belum stabil, fitur yang kurang lengkap, serta antarmuka yang sulit diakses. Variasi ulasan tersebut menggambarkan adanya kesenjangan antara tujuan pengembangan MitraDarat sebagai platform mobilitas publik digital dengan persepsi aktual penggunaannya di lapangan. Oleh karena itu, diperlukan analisis yang lebih mendalam mengenai penerimaan dan niat penggunaan aplikasi ini, agar pengembang dan pemerintah dapat memperbaiki aspek yang menjadi sumber ketidakpuasan pengguna serta memperkuat faktor yang meningkatkan kepercayaan dan intensi penggunaan di masa depan.

Permasalahan rendahnya adopsi aplikasi transportasi publik bukanlah fenomena baru. Penerimaan pengguna terhadap aplikasi *Mobility as a Service* (MaaS) dipengaruhi oleh kombinasi antara persepsi manfaat (*Perceived Usefulness*), persepsi kemudahan penggunaan (*Perceived Ease of Use*), dan faktor sosial seperti *Social Influence* serta *Environmental Awareness* [2]. Model yang digunakan dalam penelitian tersebut mengacu pada *Technology Acceptance Model* (TAM) yang diperkenalkan oleh Davis (1989) dan terus berkembang hingga kini [11]. Temuan tersebut sejalan dengan penelitian di Beijing, China, yang menegaskan bahwa *Perceived Usefulness* dan *Perceived Ease of Use* merupakan faktor utama terhadap niat penggunaan (*Behavioral Intention*) pada aplikasi transportasi digital [12].

Dalam konteks inilah model *Technology Acceptance Model* (TAM) relevan digunakan untuk meneliti penerimaan pengguna aplikasi MitraDarat. TAM menjelaskan bahwa niat dan perilaku penggunaan teknologi dipengaruhi oleh persepsi kemanfaatan (*Perceived Usefulness*) dan kemudahan penggunaan (*Perceived Ease of Use*). Penelitian di Shanghai memperluas model ini dengan menambahkan sejumlah variabel eksternal yang berperan dalam membentuk penerimaan terhadap sistem *Mobility as a Service* (MaaS), yaitu *Social Influence* (pengaruh sosial), *Service Similarity* (kesamaan layanan), *Environmental Awareness* (kesadaran lingkungan), dan *Privacy Concern* (kekhawatiran privasi). Dalam model tersebut, *Perceived Usefulness* dan *Perceived Ease of Use* berperan sebagai mediator antara faktor-faktor eksternal tersebut dengan *Behavioral Intention* (niat untuk menggunakan) [2]. Pendekatan ini memberikan kerangka teoritis yang lebih komprehensif untuk memahami bagaimana kombinasi faktor sosial, teknologi, dan psikologis memengaruhi penerimaan pengguna terhadap aplikasi transportasi, termasuk dalam konteks aplikasi MitraDarat yang dikembangkan oleh pemerintah Indonesia. Skripsi ini mereplikasi penelitian tersebut yang dilakukan di China, karena memiliki kesamaan permasalahan dengan konteks penerimaan aplikasi MitraDarat, yaitu bagaimana pengguna menerima dan berniat menggunakan layanan transportasi berbasis digital, terutama sebagai implementasi *Mobility as a Service* (MaaS). Selain itu, variabel-variabel yang digunakan dalam model penelitian tersebut terbukti relevan dan sesuai untuk

dianalisis pada kasus wilayah berbeda, yakni penerimaan penggunaan aplikasi MitraDarat di Surabaya Raya, Indonesia.

Maka dari itu, penelitian dalam bentuk skripsi ini menjadi penting, di mana penerimaan masyarakat terhadap aplikasi MitraDarat memiliki peran strategis dalam rantai solusi permasalahan transportasi di Indonesia. MitraDarat sebagai aplikasi yang dikembangkan untuk menjawab kendala yang sering dialami oleh masyarakat dalam penggunaan transportasi umum, yaitu keterbatasan informasi mengenai rute, jadwal, tarif, dan ketersediaan layanan yang selama ini membuat masyarakat belum maksimal dalam menggunakan transportasi umum yang sudah disediakan oleh pemerintah setempat. Melalui penyediaan informasi transportasi yang terintegrasi secara digital, penggunaan MitraDarat diharapkan dapat mendorong peningkatan minat dan kenyamanan masyarakat dalam menggunakan transportasi umum.

Peningkatan penggunaan transportasi umum akan lalu berkontribusi langsung terhadap pengurangan kemacetan, emisi karbon, serta pemborosan energi yang selama ini menjadi masalah yang sering ditemui di kota-kota besar. Oleh karena itu, skripsi ini memiliki urgensi tinggi untuk menganalisis penerimaan pengguna terhadap aplikasi MitraDarat. Hasil skripsi ini diharapkan dapat memberikan dasar empiris bagi pemerintah dan pengembang aplikasi dalam meningkatkan adopsi dan optimalisasi penggunaan MitraDarat, sehingga manfaatnya sebagai platform *Mobility as a Service* (MaaS) dapat tercapai secara maksimal dalam mendukung mobilitas yang cerdas, efisien, dan berkelanjutan.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka permasalahan yang diangkat dalam skripsi ini adalah bagaimana hasil analisis penerimaan pengguna aplikasi MitraDarat menggunakan model *Technology Acceptance Model* (TAM) yang dimodifikasi.

1.3. Batasan Masalah

Berdasarkan uraian permasalahan, batasan-batasan dalam skripsi ini sebagai berikut:

- a. Penelitian dilakukan terhadap pengguna transportasi umum yang pernah menggunakan aplikasi MitraDarat minimal sekali.
- b. Model yang digunakan dalam skripsi ini adalah *Technology Acceptance Model* (TAM) yang terdiri atas variabel *Perceived Usefulness*, *Perceived Ease of Use*, dan *Behavioral Intention*, serta variabel eksternal yang diadaptasi dari penelitian terdahulu yaitu *Social Influence*, *Service Similarity*, *Privacy Concern*, dan *Environmental Awareness*.
- c. Pengumpulan data dilaksanakan dengan survei dalam bentuk kuesioner yang disebarakan kepada pengguna aplikasi MitraDarat yang berdomisili di Surabaya Raya (Surabaya, Sidoarjo, Gresik).

1.4. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dipaparkan sebelumnya, maka tujuan dari skripsi ini untuk menganalisis penerimaan pengguna aplikasi MitraDarat menggunakan model *Technology Acceptance Model* (TAM) yang dimodifikasi.

1.5. Manfaat Penelitian

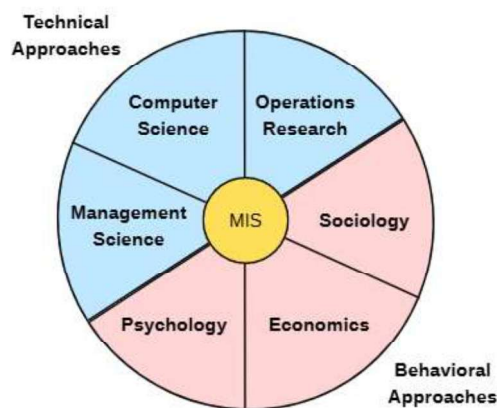
Manfaat yang ingin dicapai dalam skripsi ini adalah sebagai berikut:

- a. Sebagai referensi bagi peneliti selanjutnya yang akan melakukan penelitian dalam bidang yang sama
- b. Sebagai masukan bagi *developer* aplikasi MitraDarat, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di bawah naungan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, untuk semakin mengembangkan dan meningkatkan layanan ke depannya

1.6. Relevansi SI

Sistem informasi merupakan suatu sistem yang dirancang untuk mengelola, memproses, dan menyajikan informasi yang berguna bagi organisasi dalam mendukung proses pengambilan keputusan serta kegiatan operasional. Sistem

informasi adalah seperangkat komponen yang saling berhubungan untuk mengumpulkan, memproses, menyimpan, dan mendistribusikan informasi guna mendukung pengambilan keputusan, koordinasi, serta pengendalian di dalam organisasi [13]. Sistem ini melibatkan kombinasi antara teknologi, sumber daya manusia, serta prosedur-prosedur yang terorganisir untuk mencapai tujuan organisasi secara efektif dan efisien. Dalam konteks skripsi ini, aplikasi MitraDarat dapat dipandang sebagai bentuk penerapan sistem informasi publik yang berperan dalam menyediakan data transportasi secara *real-time* untuk mendukung efisiensi dan keterbukaan layanan pemerintah di bidang transportasi darat dalam bentuk akses rute, pelacakan kendaraan, informasi waktu keberangkatan, dan pemeriksaan e-tiket.



Gambar 1.3. Relevansi Sistem Informasi

Menurut Gambar 1.2 sistem informasi dibagi menjadi dua pendekatan utama, yaitu *Technical Approach* dan *Behavioral Approach*. *Technical Approach* menekankan segi teknologi dan sistematis dari sistem informasi, seperti *hardware*, *software*, dan infrastruktur jaringan yang mendukung suatu sistem informasi. Sementara *Behavioral Approach* berkonsentrasi kepada segi psikologis dan sosial yang memengaruhi penerimaan dan penggunaan teknologi [13].

Dalam skripsi ini, diterapkan pendekatan *Behavioral Approach*. Hal ini dikarenakan skripsi ini bertujuan untuk menganalisis penerimaan pengguna terhadap aplikasi MitraDarat, terutama dari sisi psikologis serta pengaruh sosial yang memengaruhi keputusan pengguna dalam menerima dan menggunakan

aplikasi tersebut. Pendekatan ini juga sejalan dengan berbagai model penerimaan teknologi seperti *Technology Acceptance Model (TAM)*, *Unified Theory of Acceptance and Use of Technology (UTAUT)*, dan *Theory of Planned Behavior (TPB)*, yang semuanya berakar pada teori perilaku manusia terhadap sistem informasi.

1.7. Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisikan latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, relevansi SI dan sistematika penulisan yang digunakan dalam penulisan skripsi ini.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini akan membahas teori-teori penunjang dalam penyelesaian skripsi ini, antara lain: *Mobility as a Service (MaaS)*, Aplikasi MitraDarat, dan *Technology Acceptance Model (TAM)*, serta beberapa tinjauan pustaka mengenai penelitian sebelumnya yang relevan.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini berisi metodologi yang digunakan dalam melakukan skripsi ini, antara lain alur penelitian, studi literatur, studi lapangan, identifikasi masalah, penyusunan model konseptual, penyusunan hipotesis penelitian, definisi operasional, penentuan populasi dan sampel, penyusunan instrumen pernyataan, uji validitas dan reliabilitas, pengolahan dan analisis data.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini akan membahas mengenai hasil skripsi yang dilakukan secara deskriptif, yaitu mengenai analisis terhadap penerimaan pengguna aplikasi MitraDarat yang ditinjau menggunakan model TAM modifikasi melalui pengujian hipotesis serta implikasi terhadap hasil skripsi yang dilakukan.

BAB V PENUTUP

Bab ini akan menguraikan kesimpulan dan saran yang melampirkan penyelesaian dari hasil pembahasan, serta saran-saran yang berisikan berbagai penyempurnaan yang mungkin dapat diterapkan ke depannya.

DAFTAR PUSTAKA

Pada bagian ini akan dipaparkan sumber-sumber literatur yang digunakan dalam pembuatan skripsi ini

LAMPIRAN

Bagian ini berisi beberapa dokumen yang sesuai dengan fakta di lapangan.