

Pengaruh Adaptasi Teknologi dan Pelatihan Pengemudi Terhadap Kinerja Pengemudi Ojek Online di Kota Palangka Raya

Muhammad Nurhasim¹, Rita Yuanita Toendan², Ani Mahrita³, Hansly Tunjang⁴

Universitas Palangka Raya

muhamadnurhasim15@gmail.com¹, animahrita@feb.upr.ac.id²

ABSTRACT

*This study aims to analyze the effect of technology adaptation and driver training on the performance of online motorcycle taxi drivers in Palangka Raya City. Technology adaptation refers to drivers' ability to adjust to the development of digital transportation applications, while driver training aims to improve the skills and competencies required to perform their duties effectively. This study employed a quantitative approach using an associative research method. The sample consisted of 101 online motorcycle taxi drivers selected through purposive sampling. Data were collected through questionnaires using a five-point Likert scale and analyzed using Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM) with the assistance of SmartPLS software. The results indicate that technology adaptation does not have a significant effect on driver performance, with a *t*-statistic value of 1.583 and a *p*-value of 0.113. This finding suggests that the ability to use online transportation applications has become a basic requirement for drivers and is no longer a primary factor influencing performance. In contrast, driver training has a positive and significant effect on driver performance, with a *t*-statistic value of 4.466 and a *p*-value of 0.000. Furthermore, the *R*-Square value of 0.657 indicates that technology adaptation and driver training explain 65.7% of the variance in driver performance. The findings confirm that driver training is a more dominant factor in improving the performance of online motorcycle taxi drivers than technology adaptation.*

Keywords: *technology adaptation, driver training, driver performance, online motorcycle taxi drivers, PLS-SEM.*

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh adaptasi teknologi dan pelatihan pengemudi terhadap kinerja pengemudi ojek online di Kota Palangka Raya. Adaptasi teknologi merupakan kemampuan pengemudi dalam menyesuaikan diri dengan perkembangan aplikasi transportasi digital, sedangkan pelatihan pengemudi bertujuan meningkatkan keterampilan dan kompetensi dalam menjalankan pekerjaan. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode penelitian asosiatif. Sampel penelitian berjumlah 101 pengemudi ojek online yang dipilih menggunakan teknik purposive sampling. Data dikumpulkan melalui penyebaran kuesioner dengan skala Likert lima poin dan dianalisis menggunakan metode Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM) melalui aplikasi SmartPLS. Hasil penelitian menunjukkan bahwa adaptasi teknologi tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja pengemudi dengan nilai *t*-statistic sebesar 1,583 dan *p*-value sebesar 0,113. Temuan ini mengindikasikan bahwa kemampuan penggunaan aplikasi transportasi online telah menjadi kebutuhan dasar bagi pengemudi sehingga tidak lagi menjadi faktor utama yang memengaruhi kinerja. Sebaliknya, pelatihan pengemudi berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja pengemudi dengan nilai *t*-statistic

sebesar 4,466 dan p-value sebesar 0,000. Selain itu, nilai R-Square sebesar 0,657 menunjukkan bahwa adaptasi teknologi dan pelatihan pengemudi mampu menjelaskan 65,7% variasi kinerja pengemudi. Hasil penelitian menegaskan bahwa pelatihan pengemudi merupakan faktor yang lebih dominan dalam meningkatkan kinerja pengemudi ojek online dibandingkan adaptasi teknologi.

Kata kunci: adaptasi teknologi, pelatihan pengemudi, kinerja pengemudi, pengemudi ojek online, PLS-SEM.

PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi informasi telah mendorong transformasi sektor transportasi menuju sistem berbasis digital. Kehadiran aplikasi transportasi online seperti Gojek, Grab, dan Maxim memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam memperoleh layanan transportasi yang cepat, aman, dan efisien. Perubahan ini juga membuka peluang kerja baru bagi masyarakat sebagai pengemudi ojek online (Prananta et al., 2024).

Dalam menjalankan aktivitasnya, pengemudi ojek online sangat bergantung pada teknologi aplikasi. Kemampuan pengemudi dalam memahami fitur aplikasi, menerima pesanan, mengatur rute perjalanan, dan mengikuti pembaruan sistem menjadi faktor penting dalam mendukung kinerja. Oleh karena itu, adaptasi teknologi menjadi salah satu kompetensi utama yang harus dimiliki pengemudi (Firdaus et al., 2024; Mauludi & Wispandono, 2024).

Selain adaptasi teknologi, pelatihan pengemudi juga berperan penting dalam meningkatkan kualitas layanan. Pelatihan yang diberikan perusahaan maupun komunitas pengemudi bertujuan meningkatkan kemampuan teknis dan nonteknis seperti keselamatan berkendara, komunikasi dengan pelanggan, dan penggunaan aplikasi (Lukita & Hirawati, 2021; Widihartono, 2024).

Penelitian terdahulu menunjukkan bahwa adaptasi teknologi dan pelatihan memiliki pengaruh terhadap peningkatan kinerja pengemudi ojek online. Namun demikian, penelitian yang menguji kedua variabel tersebut secara simultan pada pengemudi ojek online di Kota Palangka Raya masih terbatas. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh adaptasi teknologi dan pelatihan pengemudi terhadap kinerja pengemudi ojek online di Kota Palangka Raya (Risman, 2024; Zheng et al., 2024).

TINJAUAN LITERATUR

Adaptasi Teknologi

Adaptasi teknologi merupakan kemampuan pengemudi ojek online untuk menyesuaikan diri dengan perkembangan aplikasi transportasi berbasis digital, termasuk penguasaan aplikasi, pemahaman pembaruan sistem, optimalisasi penggunaan teknologi, dan dukungan infrastruktur teknologi (Firdaus et al., 2024). Penguasaan teknologi digital memungkinkan pengemudi menerima pesanan secara lebih efektif, mengoptimalkan rute perjalanan, serta mempertahankan kualitas layanan kepada pelanggan (Mauludi & Wispandono, 2024).

Indikator adaptasi teknologi dalam penelitian ini meliputi: (1) penguasaan aplikasi transportasi online, (2) pemahaman terhadap pembaruan aplikasi, (3) optimalisasi penggunaan teknologi aplikasi, dan (4) dukungan infrastruktur teknologi (Firdaus et al., 2024).

Pelatihan Pengemudi

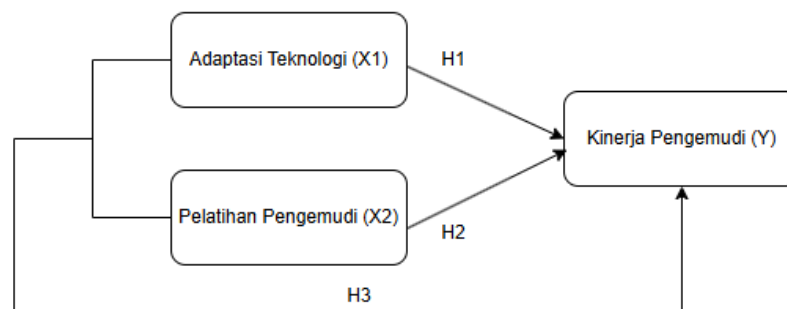
Pelatihan merupakan proses sistematis yang dirancang untuk meningkatkan keterampilan teknis maupun nonteknis pengemudi agar mampu memberikan pelayanan secara optimal kepada pelanggan (Risman, 2024). Pelatihan tidak hanya berfokus pada kemampuan penggunaan aplikasi, tetapi juga mencakup pelayanan pelanggan, keselamatan berkendara, komunikasi, dan etika kerja (Septiani & Sriwidiyani, 2025).

Indikator pelatihan pengemudi meliputi: (1) materi pelatihan yang relevan, (2) pelatihan layanan pelanggan, (3) pelatihan keselamatan berkendara, dan (4) pelatihan komunikasi serta etika kerja (Lukita & Hirawati, 2021; Widihartono, 2024).

Kinerja Pengemudi

Kinerja pengemudi merupakan hasil kerja yang dicapai pengemudi dalam menjalankan tugas sesuai standar layanan perusahaan transportasi online (Afifudin et al., 2024). Kinerja pengemudi dapat dilihat dari kemampuan menyelesaikan pesanan, memberikan pelayanan yang memuaskan, serta menjaga keselamatan berkendara selama bekerja.

Indikator kinerja pengemudi dalam penelitian ini terdiri atas: (1) kuantitas kerja, (2) ketepatan waktu, (3) rating pelanggan, (4) kepuasan pelanggan, dan (5) keselamatan berkendara (Adilah et al., 2024; Amedius, 2024).



Gambar 1. Kerangka Konsep Penelitian

Adaptasi teknologi dan pelatihan pengemudi merupakan faktor yang diduga memengaruhi kinerja pengemudi ojek online. Adaptasi teknologi mencerminkan kemampuan pengemudi dalam memanfaatkan aplikasi transportasi online secara efektif, sedangkan pelatihan berperan dalam meningkatkan pengetahuan, keterampilan, dan kemampuan kerja pengemudi. Berdasarkan Technology Acceptance Model (TAM), pemanfaatan teknologi yang baik dapat meningkatkan produktivitas dan efektivitas kerja. Selain itu, teori pelatihan dan pengembangan

menjelaskan bahwa peningkatan kompetensi melalui pelatihan akan berdampak pada peningkatan kinerja individu. Hasil penelitian Firdaus et al. (2024) serta Mauludi dan Wispandono (2024) menunjukkan bahwa adaptasi teknologi berpengaruh terhadap kinerja, sementara penelitian Lukita dan Hirawati (2021) serta Widihartono (2024) membuktikan bahwa pelatihan berpengaruh positif terhadap kinerja pengemudi. Selain itu, Risman (2024) dan Zheng et al. (2024) menegaskan bahwa kombinasi kemampuan teknologi dan pelatihan kerja dapat meningkatkan produktivitas pekerja pada sektor digital. Berdasarkan uraian tersebut, hipotesis penelitian ini adalah: H1 adaptasi teknologi berpengaruh positif terhadap kinerja pengemudi; H2 pelatihan pengemudi berpengaruh positif terhadap kinerja pengemudi ojek online; dan H3 adaptasi teknologi dan pelatihan pengemudi secara simultan berpengaruh signifikan terhadap kinerja pengemudi ojek online.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode asosiatif yang bertujuan untuk menganalisis hubungan dan pengaruh antara variabel Adaptasi Teknologi (X_1) dan Pelatihan Pengemudi (X_2) terhadap Kinerja Pengemudi (Y) (Sugiyono, 2013).

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengemudi ojek online roda dua yang aktif beroperasi di Kota Palangka Raya. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah purposive sampling dengan kriteria: (1) pengemudi aktif minimal satu tahun, (2) menjadikan ojek online sebagai pekerjaan utama maupun sampingan, dan (3) pernah mengikuti pelatihan yang diselenggarakan oleh perusahaan maupun komunitas pengemudi (Notoatmodjo, 2010).

Penentuan jumlah sampel mengacu pada pendapat Ferdinand (2014), yang menyatakan bahwa jumlah sampel yang ideal dalam penelitian multivariat berkisar antara 5 hingga 10 kali jumlah indikator yang digunakan. Penelitian ini menggunakan 13 indikator, sehingga jumlah sampel minimum dihitung sebagai berikut:

$$n = 7 \times \text{jumlah indikator}$$

$$n = 7 \times 13$$

$$n = 91 \text{ responden}$$

Berdasarkan perhitungan tersebut, jumlah sampel minimum yang diperlukan dalam penelitian ini adalah 91 responden. Dalam pelaksanaannya, peneliti memperoleh 101 responden yang memenuhi kriteria purposive sampling. Seluruh responden digunakan dalam analisis karena jumlah sampel yang melebihi batas minimum dapat meningkatkan representativitas data dan menghasilkan estimasi parameter yang lebih baik dalam analisis Structural Equation Modeling berbasis Partial Least Squares (PLS-SEM).

Data penelitian diperoleh melalui penyebaran kuesioner yang menggunakan skala Likert lima poin, yaitu skor 1 (sangat tidak setuju) hingga skor 5 (sangat setuju). Analisis data dilakukan dengan menggunakan metode Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM) melalui bantuan perangkat lunak SmartPLS. Pengujian model dilakukan melalui evaluasi outer model untuk menguji validitas dan

reliabilitas konstruk, serta evaluasi inner model untuk menguji hubungan antarvariabel dalam model penelitian (Hair et al., 2017; Ringle et al., 2014).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini dilakukan terhadap pengemudi ojek online roda dua yang aktif beroperasi di Kota Palangka Raya. Responden dipilih menggunakan teknik purposive sampling berdasarkan kriteria yang telah ditetapkan, yaitu pengemudi yang telah aktif bekerja minimal satu tahun, menjadikan ojek online sebagai pekerjaan utama atau sampingan, serta pernah mengikuti pelatihan yang diselenggarakan oleh perusahaan maupun komunitas pengemudi. Berdasarkan proses pengumpulan data, diperoleh sebanyak 101 responden yang memenuhi kriteria penelitian dan seluruh data digunakan dalam analisis. Karakteristik responden dalam penelitian ini dikelompokkan berdasarkan jenis kelamin, usia, lama bekerja sebagai pengemudi ojek online, dan platform aplikasi yang digunakan. Penyajian karakteristik responden bertujuan untuk memberikan gambaran mengenai profil responden yang menjadi objek penelitian sehingga dapat mendukung interpretasi hasil penelitian secara lebih komprehensif.

Tabel 1. Karakteristik Demografi Responden

Karakteristik	Jumlah (n)	Persentase (%)
Jenis Kelamin		
Laki-laki	72	71,3
Perempuan	29	28,7
Usia		
< 25 tahun	15	14,85
25–35 tahun	74	73,27
36–45 tahun	9	8,91
> 45 tahun	3	2,97
Lama Menjadi Pengemudi		
1 tahun	11	10,89
2–3 tahun	29	28,71
4–5 tahun	48	47,52
6–10 tahun	13	12,88

Berdasarkan Tabel 1, mayoritas responden berjenis kelamin laki-laki (71,3%), berusia 25–35 tahun (73,27%), dan telah menjadi pengemudi selama 4–5 tahun (47,52%). Hasil ini menunjukkan bahwa responden didominasi oleh pengemudi pada usia produktif yang memiliki pengalaman kerja cukup dalam menjalankan layanan transportasi online.

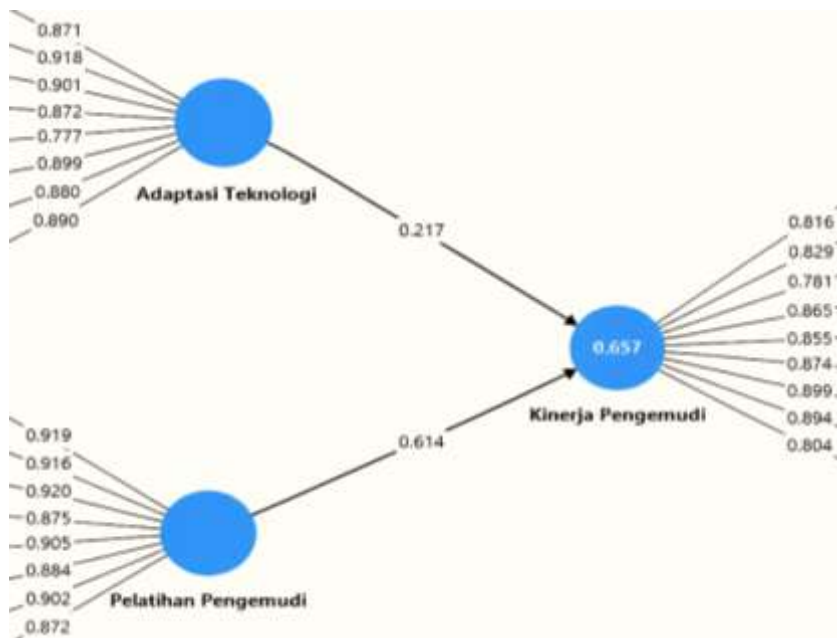
Tabel 2. Kategorisasi Rata-Rata Jawaban Responden

Variabel	Jumlah Indikator	Nilai Rata-rata (Mean)	Kategori
Adaptasi Teknologi (X1)	8	4.31	Sangat Tinggi

Pelatihan Pengemudi (X2)	8	4.12	Tinggi
Kinerja Pengemudi (Y)	10	3.76	Tinggi

Sumber: Output SmartPLS (2026)

Berdasarkan Tabel 2, variabel Adaptasi Teknologi (X1) memperoleh nilai rata-rata sebesar 4,31 dengan kategori sangat tinggi, yang menunjukkan bahwa pengemudi memiliki kemampuan yang baik dalam beradaptasi dengan teknologi aplikasi transportasi online. Variabel Pelatihan Pengemudi (X2) memperoleh nilai rata-rata sebesar 4,12 dengan kategori tinggi, yang mengindikasikan bahwa pelatihan yang diberikan dinilai cukup baik oleh responden. Sementara itu, variabel Kinerja Pengemudi (Y) memperoleh nilai rata-rata sebesar 3,76 dengan kategori tinggi, yang menunjukkan bahwa pengemudi telah mampu menjalankan pekerjaannya dengan baik.



Gambar 2. Hasil Pengujian Outer Model

Berdasarkan Gambar 1, evaluasi outer model dilakukan untuk memastikan bahwa setiap item pernyataan mampu merefleksikan konstruk yang diukur. Pengujian validitas konvergen dilakukan dengan melihat nilai outer loading masing-masing item terhadap variabel laten. Menurut Hair et al. (2017), item pernyataan dinyatakan memenuhi validitas konvergen apabila memiliki nilai outer loading $\geq 0,70$. Hasil pengujian outer loading pada variabel Adaptasi Teknologi, Pelatihan Pengemudi, dan Kinerja Pengemudi disajikan pada Tabel 3.

Tabel 3. Hasil Pengujian Outer Loading

Indikator	Outer Loading	Batas Minimum	Kesimpulan
Adaptasi Teknologi			
Saya mampu mengoperasikan aplikasi ojek online dengan lancar tanpa bantuan orang lain.	0,871	0,700	Valid

Saya memahami seluruh fitur utama yang tersedia dalam aplikasi ojek online.	0,918	0,700	Valid
Saya dapat menyesuaikan diri dengan cepat ketika terdapat pembaruan pada aplikasi ojek online.	0,901	0,700	Valid
Saya memahami perubahan fitur atau sistem setelah aplikasi diperbarui.	0,872	0,700	Valid
Saya memanfaatkan fitur aplikasi untuk meningkatkan jumlah dan kualitas order yang saya terima.	0,777	0,700	Valid
Saya menggunakan teknologi aplikasi secara maksimal untuk mendukung pekerjaan saya sebagai pengemudi.	0,899	0,700	Valid
Perangkat (HP) yang saya gunakan mendukung kelancaran penggunaan aplikasi ojek online.	0,880	0,700	Valid
Koneksi internet yang saya gunakan memadai untuk menjalankan aplikasi ojek online dengan baik.	0,890	0,700	Valid
Pelatihan Pengemudi			
Materi pelatihan yang diberikan sesuai dengan kebutuhan pekerjaan pengemudi ojek online.	0,919	0,700	Valid
Pelatihan yang saya ikuti membantu meningkatkan kemampuan kerja saya.	0,916	0,700	Valid
Saya mendapatkan pelatihan tentang cara melayani pelanggan dengan baik dan sopan.	0,920	0,700	Valid
Pelatihan layanan pelanggan membantu saya meningkatkan kepuasan pelanggan.	0,875	0,700	Valid
Saya memperoleh pelatihan yang memadai terkait keselamatan berkendara.	0,905	0,700	Valid
Pelatihan keselamatan berkendara membantu mengurangi risiko kecelakaan saat bekerja.	0,884	0,700	Valid
Saya mendapatkan pelatihan mengenai komunikasi yang baik dengan pelanggan.	0,902	0,700	Valid
Pelatihan etika kerja membantu saya bersikap profesional saat bekerja.	0,872	0,700	Valid
Kinerja Pengemudi			
Saya mampu menyelesaikan jumlah order yang tinggi setiap hari.	0,816	0,700	Valid
Target order harian yang ditetapkan dapat saya capai dengan baik.	0,829	0,700	Valid
Saya mengantarkan penumpang atau pesanan tepat waktu sesuai estimasi aplikasi.	0,781	0,700	Valid
Saya jarang menerima keluhan terkait keterlambatan layanan.	0,865	0,700	Valid
Saya sering mendapatkan rating yang baik dari pelanggan.	0,855	0,700	Valid

Rating yang saya terima mencerminkan kualitas layanan saya.	0,874	0,700	Valid
Pelanggan merasa puas dengan layanan yang saya berikan.	0,849	0,700	Valid
Pelanggan bersedia menggunakan jasa saya kembali.	0,899	0,700	Valid
Saya selalu mengutamakan keselamatan saat berkendara.	0,894	0,700	Valid
Saya mematuhi aturan lalu lintas saat menjalankan pekerjaan.	0,804	0,700	Valid

Sumber: Output SmartPLS (2026)

Berdasarkan Tabel 3, seluruh indikator memiliki nilai outer loading di atas 0,70 sehingga seluruh indikator dinyatakan valid dan mampu merepresentasikan konstruk yang diukur.

Tabel 4. Nilai Average Variance Extracted (AVE)

Variabel / Konstruk	Nilai AVE	Standar Batas	Kesimpulan
Adaptasi Teknologi (X1)	0,77	> 0,50	Valid
Pelatihan Pengemudi (X2)	0,81	> 0,50	Valid
Kinerja Pengemudi (Y)	0,72	> 0,50	Valid

Sumber: Output SmartPLS (2026)

Nilai AVE seluruh variabel berada di atas 0,50 sehingga konstruk penelitian memenuhi validitas konvergen.

Tabel 5. Hasil Pengujian Fornell-Larcker Criterion

Variabel	Adaptasi Teknologi	Kinerja Pengemudi	Pelatihan Pengemudi
Adaptasi Teknologi	0.877		
Kinerja Pengemudi	0.752	0.847	
Pelatihan Pengemudi	0.871	0.803	0.899

Sumber: Output SmartPLS (2026)

Hasil pengujian menunjukkan bahwa nilai akar kuadrat AVE pada masing-masing konstruk lebih tinggi dibandingkan korelasi antar konstruk lainnya sehingga validitas diskriminan telah terpenuhi.

Tabel 6. Hasil Uji Reliabilitas

Konstruk / Variabel	Cronbach's Alpha	Composite Reliability (CR)	Standar Batas	Kesimpulan
Adaptasi Teknologi (X1)	0.957	0.964	> 0,70	Reliabel
Pelatihan Pengemudi (X2)	0.966	0.971	> 0,70	Reliabel
Kinerja Pengemudi (Y)	0.956	0.962	> 0,70	Reliabel

Sumber: Output SmartPLS (2026)

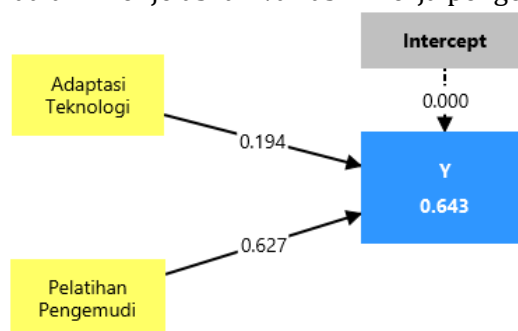
Nilai Cronbach's Alpha dan Composite Reliability seluruh konstruk berada di atas 0,70 sehingga seluruh variabel dinyatakan reliabel.

Tabel 7. Nilai R-Square

Variabel Endogen	R-Square	R-Square Adjusted	Kategori
Kinerja Pengemudi (Y)	0,657	0,650	Kuat

Sumber: Output SmartPLS (2026)

Nilai R-Square menunjukkan kemampuan variabel adaptasi teknologi dan pelatihan pengemudi dalam menjelaskan variasi kinerja pengemudi ojek online.



Gambar 3. Hasil Diagram Analisis Regresi

Berdasarkan visualisasi model struktural pada Gambar 2, hasil diagram analisis regresi linear berganda menunjukkan konstanta intercept berada pada angka 0,000, dengan nilai koefisien regresi untuk variabel Adaptasi Teknologi sebesar 0,194 dan variabel Pelatihan Pengemudi sebesar 0,627 terhadap Kinerja Pengemudi. Melalui visualisasi diagram tersebut, kapasitas prediktif dari model yang dibangun diidentifikasi berdasarkan nilai koefisien determinasi (R-Square) pada kotak variabel dependen Y (Kinerja Pengemudi) yaitu sebesar 0,643. Nilai ini memberikan penafsiran empiris bahwa varians dari Kinerja Pengemudi dapat dijelaskan secara simultan oleh variabel Adaptasi Teknologi dan Pelatihan Pengemudi sebesar 64,3%, sedangkan sisa varians lainnya sebesar 35,7% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain di luar model penelitian ini.

Tabel 8. Hasil Pengujian Hipotesis

Hipotesis	Hubungan Antar Variabel	Original Sample (O)	t-Statistik/ F-Statistik	p-Values	Kesimpulan
H ₁	Adaptasi Teknologi (X ₁) → Kinerja Pengemudi (Y)	0,194	1,587	0,116	Ditolak
H ₂	Pelatihan Pengemudi (X ₂) → Kinerja Pengemudi (Y)	0,627	5,119	0,000	Diterima

H ₃	Adaptasi Teknologi (X ₁) dan Pelatihan Pengemudi (X ₂) → Kinerja Pengemudi (Y)	-	F = 88,256	0,000	Diterima
----------------	--	---	------------	-------	----------

Sumber: Output SmartPLS (2026)

Berdasarkan hasil dari persamaan struktural yang terbentuk dari hubungan antarvariabel penelitian dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$Y = 0,000 + 0,194X_1 + 0,627X_2$$

Dalam persamaan tersebut, Y merepresentasikan Kinerja Pengemudi sebagai variabel dependen, sedangkan X₁ dan X₂ masing-masing mewakili variabel independen Adaptasi Teknologi dan Pelatihan Pengemudi. Nilai intercept atau konstanta statistik sebesar 0,000 mengindikasikan bahwa apabila variabel Adaptasi Teknologi dan Pelatihan Pengemudi diasumsikan bernilai konstan atau tidak mengalami perubahan, maka tingkat Kinerja Pengemudi berada pada kondisi dasar (baseline). Selanjutnya, koefisien regresi variabel Adaptasi Teknologi (X₁) menunjukkan nilai positif sebesar 0,194. Hal ini berarti bahwa setiap peningkatan satu satuan pada Adaptasi Teknologi diprediksi akan meningkatkan Kinerja Pengemudi sebesar 0,194 satuan dengan asumsi variabel lain tetap. Sementara itu, variabel Pelatihan Pengemudi (X₂) memiliki koefisien regresi positif sebesar 0,627, yang menunjukkan bahwa setiap peningkatan satu satuan pada Pelatihan Pengemudi akan meningkatkan Kinerja Pengemudi sebesar 0,627 satuan. Dengan demikian, Pelatihan Pengemudi memiliki pengaruh yang lebih besar terhadap Kinerja Pengemudi dibandingkan Adaptasi Teknologi.

Hasil pengujian hipotesis menunjukkan bahwa Adaptasi Teknologi (H₁) tidak berpengaruh signifikan terhadap Kinerja Pengemudi, yang ditunjukkan oleh nilai t-statistik sebesar 1,587 dan p-value sebesar 0,116 (> 0,05). Sebaliknya, Pelatihan Pengemudi (H₂) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Kinerja Pengemudi dengan nilai t-statistik sebesar 5,119 dan p-value sebesar 0,000 (< 0,05). Selanjutnya, hasil pengujian simultan (H₃) melalui uji ANOVA menghasilkan nilai F-hitung sebesar 88,256 dengan p-value sebesar 0,000 (< 0,05), yang menunjukkan bahwa Adaptasi Teknologi dan Pelatihan Pengemudi secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap Kinerja Pengemudi. Kemampuan model dalam menjelaskan variasi Kinerja Pengemudi ditunjukkan oleh nilai koefisien determinasi (R-Square) sebesar 0,643. Nilai tersebut mengindikasikan bahwa sebesar 64,3% variasi Kinerja Pengemudi dapat dijelaskan oleh Adaptasi Teknologi dan Pelatihan Pengemudi, sedangkan sisanya sebesar 35,7% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain di luar model penelitian.

Pembahasan

Pengaruh Adaptasi Teknologi terhadap Kinerja Pengemudi

Hasil penelitian menunjukkan bahwa adaptasi teknologi tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja pengemudi ojek online di Kota Palangka Raya. Nilai

koefisien jalur sebesar 0,217 menunjukkan hubungan positif, namun nilai t-statistic sebesar 1,583 dan p-value sebesar 0,113 menunjukkan bahwa pengaruh tersebut tidak signifikan. Dengan demikian, hipotesis pertama ditolak.

Temuan ini mengindikasikan bahwa kemampuan pengemudi dalam menggunakan aplikasi transportasi online, memahami pembaruan sistem, dan memanfaatkan fitur-fitur digital belum menjadi faktor utama yang menentukan peningkatan kinerja. Sebagian besar pengemudi telah mampu mengoperasikan aplikasi dengan baik sehingga kemampuan adaptasi teknologi tidak lagi menjadi faktor pembeda yang signifikan terhadap kinerja. Teknologi dalam aktivitas ojek online telah menjadi kebutuhan dasar yang harus dikuasai oleh seluruh pengemudi sehingga pengaruhnya terhadap peningkatan kinerja menjadi relatif kecil.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Mauludi dan Wispandono (2024) yang menemukan bahwa penguasaan teknologi digital berpengaruh signifikan terhadap kinerja pengemudi. Namun demikian, dalam konteks pengemudi ojek online di Kota Palangka Raya, faktor pelatihan dan pengalaman kerja tampaknya lebih dominan dalam menentukan kinerja dibandingkan kemampuan adaptasi teknologi.

Pengaruh Pelatihan Pengemudi terhadap Kinerja Pengemudi

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelatihan pengemudi berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja pengemudi ojek online. Nilai koefisien jalur sebesar 0,564 menunjukkan bahwa peningkatan kualitas pelatihan akan diikuti oleh peningkatan kinerja pengemudi. Hasil tersebut diperkuat oleh nilai t-statistic sebesar 4,347 dan p-value sebesar 0,000 sehingga hipotesis kedua diterima.

Pelatihan memberikan manfaat bagi pengemudi dalam meningkatkan kemampuan teknis maupun nonteknis. Melalui pelatihan, pengemudi memperoleh pemahaman mengenai penggunaan aplikasi, pelayanan pelanggan, komunikasi yang efektif, etika kerja, serta keselamatan berkendara. Kompetensi tersebut membantu pengemudi memberikan layanan yang lebih profesional sehingga berdampak pada peningkatan kepuasan pelanggan dan produktivitas kerja.

Temuan ini mendukung teori pengembangan sumber daya manusia yang menyatakan bahwa pelatihan merupakan sarana penting dalam meningkatkan kompetensi dan kinerja individu. Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian Firmansyah et al. (2022), Murtaza et al. (2023), dan Qotrunada et al. (2023) yang menunjukkan bahwa pelatihan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja pengemudi.

KESIMPULAN DAN SARAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa adaptasi teknologi tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja pengemudi ojek online di Kota Palangka Raya. Kemampuan pengemudi dalam beradaptasi dengan teknologi belum menjadi faktor utama yang menentukan peningkatan kinerja karena penggunaan aplikasi telah menjadi kebutuhan dasar yang harus dikuasai oleh seluruh pengemudi. Sebaliknya,

pelatihan pengemudi terbukti berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja pengemudi. Pelatihan yang mencakup aspek teknis, pelayanan pelanggan, komunikasi, etika kerja, dan keselamatan berkendara mampu meningkatkan kompetensi pengemudi sehingga berdampak pada peningkatan kualitas layanan dan kinerja. Dengan demikian, pelatihan merupakan faktor yang lebih dominan dalam meningkatkan kinerja pengemudi ojek online di Kota Palangka Raya.

Perusahaan penyedia layanan transportasi online disarankan untuk meningkatkan kualitas dan frekuensi pelatihan bagi pengemudi, terutama yang berkaitan dengan pelayanan pelanggan, komunikasi, keselamatan berkendara, serta pemanfaatan fitur-fitur terbaru pada aplikasi. Pelatihan yang berkelanjutan diharapkan dapat meningkatkan kompetensi dan profesionalisme pengemudi sehingga mampu memberikan layanan yang lebih baik kepada pelanggan. Penelitian selanjutnya disarankan menambahkan variabel lain seperti motivasi kerja, kompensasi, kepuasan kerja, disiplin kerja, atau lingkungan kerja agar diperoleh model penelitian yang lebih komprehensif dalam menjelaskan faktor-faktor yang memengaruhi kinerja pengemudi ojek online.

DAFTAR PUSTAKA

- Adilah, F., Fatih, M. Al, Muse, A. A., & Amrozi, Y. (2024). *Evaluation of The Quality of Gojek Online Transportation Driver Services Based on Customer Satisfaction Level in The City of Surabaya*. 16(January), 47–53.
- Agustina, T. S., Khant, T. T. O., & Meilinawati, N. (2023). Communication Skill Training for Female Online Ojek Drivers. *International Research-Based Education Journal*, 6(1), 93–102. <https://doi.org/10.17977/um043v6i1p93-102>
- Amedius, W. (2024). *PENGARUH MOTIVASI DAN INSENTIF TERHADAP KINERJA DRIVER GRAB BIKE DI KOTA MEDAN*. 3, 1–10.
- Anwar, R. (2026). *Persepsi Penumpang terhadap Kinerja Pengemudi Ojek Online : Studi Kualitatif pada Platform Transportasi Digital*. 9(1), 384–394.
- Cristhian M. Ringle, Silva, D. da, & Bido, D. (2014). *Structural equation modeling with the smartpls*. 13, 56–73. <https://doi.org/10.5585/remark.v13i2.2717>
- Dengah, J. A. (2024). *Online Base Transportation Service Quality and Customers Satisfaction Analysis*. 5(2), 156–166.
- Dermawan. (2023). *MANAJEMEN SUMBER DAYA*.
- Dina Septiani, Mia Sriwidiyanti, S. N. W. (2025). *the Influence of Gamification on Student Motivation and Achievement in*. 8(3), 9819–9827.
- Elli Rizki Anggraeni, Y. H. T. (2025). *Jurnal Noken : Ilmu-Ilmu Sosial*. 11(1), 229–243.
- Ferdinand, A. (2014). *Metode penelitian manajemen: Pedoman penelitian untuk penulisan skripsi tesis dan disertasi ilmu manajemen*.
- Firdaus, F. Z., Manurung, A. H., Widjanarko, W., Khan, M. A., & Fikri, A. (2024). Pengaruh Lingkungan Kerja, Motivasi, Remunerasi dan Adaptasi Teknologi terhadap Peningkatan Kinerja Karyawan pada PT. Sentratama Jaya Usaha. *Jurnal Economina*, 3(2), 411–421. <https://doi.org/10.55681/economina.v3i2.1219>

- Hair, J. F., Hult, G. T. M., & Ringle, C. M. (2017). *A Primer on Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM)*.
- Harmen. (2025). *This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License*. 2(1), 125–133.
- Hutasoit, J. B., Masta, R., Sibarani, Y., Tarigan, K. E., Milala, C. A., Nabilla, R., Lubis, P., Medan, U. N., Baru, K., & Serdang, D. (2025). *ANALISIS KEPUASAN PELANGGAN TERHADAP PELAYANAN DRIVER ONLINE : TINJAUAN LITERATUR DAN TEMUAN ANALISIS KEPUASAN PELANGGAN TERHADAP PELAYANAN DRIVER ONLINE : TINJAUAN LITERATUR DAN TEMUAN*. 3(3).
- Is Susanto, Dera Yulia Irawan, Muhammad Iqbal. (2025). *PENGARUH ONLINE CUSTOMER RATING , HARGA DAN KUALITAS PELAYANAN TERHADAP LOYALITAS PELANGGAN TRANSPORTASI ONLINE MAXIM DALAM PERSPEKTIF BISNIS ISLAM*. 14, 1934–1952. <https://doi.org/10.34127/jrlab.v14i2.1555>
- Kuncoro, A., & Sudarman. (2018). *Metodologi Penelitian Manajemen*. Yogyakarta: Penerbit ANDI.
- Kurnianingrum, D., Yuniarsih, T., & Siti, H. (2021). *Penggunaan Teknologi dalam Pengelolaan SDM dari Mitra Driver Gojek The Use Of Technology In HRM From Gojek Driver Partners*. 08(01), 65–74.
- Kurniawan, Pramita, L. (2024). *Tinjauan Perilaku Driver Ojek Online Dalam Mengutamakan Keselamatan Berlalu Lintas (Study Kasus : Jalan Sultan Agung dan Jalan ZA . Pagar Alam)*. 05(02), 10–19.
- Lukita, A. F., & Hirawati, H. (2021). *Pengaruh Pelatihan Dan Insentif Terhadap Kinerja Karyawan (Studi Pada Pengemudi Ojek Online Kota Magelang)*. *JEBDEKER: Jurnal Ekonomi, Manajemen, Akuntansi, Bisnis Digital, Ekonomi Kreatif, Entrepreneur*, 2(1), 1–9. <https://doi.org/10.56456/jebdeker.v2i1.75>
- Mahardini, S., & Hidayat, M. (2024). *Pengaruh Pemanfaatan Teknologi , Disiplin Kerja , dan Kompensasi Terhadap Kinerja Driver Ojek Online Kecamatan Sawah Besar*. 7(1), 25–32.
- Mardianto, S. E., & Lie, G. (2023). *Hubungan Hukum Kemitraan Antara Driver Gojek dan PT. Gojek Indonesia berdasarkan peraturan perundang-undangan di Indonesia*. *JERUMI: Journal of Education Religion Humanities and Multidiciplinary*, 1(2), 671–676. <https://doi.org/10.57235/jerumi.v1i2.1469>
- Mardikawati, B., Sulisty, A. B., Ahmad, R., & Fitasari, Y. (2025). *Evaluasi Efektivitas Diklat Pengemudi Angkutan Umum terhadap Kinerja Perilaku dan Kepuasan Penumpang dengan Pendekatan Terpadu Analitis*. 12(2), 137–148. <https://doi.org/10.46447/ktj.v12i2.769>
- Mauludi, A., & Wispandono, M. (2024). *Pengaruh Penguasaan Teknologi Informasi Digital dan Pengetahuan Manajemen Terhadap Kinerja Driver Go-jek Online (Studi Kasus Komunitas Oktouber Surabaya)*. *Jurnal Kajian Ilmu Manajemen (JKIM)*, 4(3), 388–398. <https://doi.org/10.21107/jkim.v4i3.26827>
- Meylinda Agustina, Muslimah, A. G. (2025). *No Title*. 5(3), 1473–1481.
- Notoatmodjo, S. (2010). *Metodologi penelitian kesehatan*. Jakarta: rineka cipta, 20012.

- Prananta, A. W., Kuswandro, W. E., Afifuddin, M., Rahma, P. D., & Mulyaningsih, H. (2024). Digital Transformation in Industrial Technology and Its Social Impact on Online Public Transportation. *Join: Journal of Social Science*, 3(3), 291–312. <https://doi.org/10.59613/eh78zj02>
- Prasetyo, A. Y. (2025). *Interpretasi dan Pelaporan Hasil Analisis PLS-SEM dalam Penelitian Manajemen*. 03(3), 146–158.
- putri & Munir. (2021). *Analisa Kualitas Pelayanan melalui Pola Komunikasi Driver Go-Ride dalam Meningkatkan Kepuasan Pelanggan dan Kesejahteraan Pengemudi (Studi Kasus Ojek Online Gojek di Kabupaten Jember)*. 2(2).
- Putri Winda Lestari, Rinno Bhima Anggara, D. P. M. (2022). Edukasi Safety Riding Pada Pengendara Ojek Pangkalan. *Jurnal Komunitas : Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 4(2), 137–141. <https://doi.org/10.31334/jks.v4i2.1590>
- Qeysha, A. Z. (2024). Dinamika Regulasi Di Industri Ride-Hailing Indonesia. *Jurnal Ilmu Sosial Dan Humaniora*, 2, 218–224. <http://jurnal.kolibi.org/index.php/kultura>
- R. Wayne Mondy, J. J. (2016). *MyManagementLab : Improves Student Engagement Before , During , and After Class*.
- Ramdani & Farhan. (2022). *KOMUNIKASI INTERPERSONAL ANTARA PENGEMUDI*.
- Richa Kartika Kristin Dain Yunitasari, R. F. (2023). 1 , 2 1,2. 516–527.
- Risman. (2024). Strategi Pelatihan Karyawan untuk Meningkatkan Kinerja Organisasi: Peran Teknologi dan Adaptasi Program di Berbagai Sektor. *Paradoks : Jurnal Ilmu Ekonomi*, 7(1), 56–68. <https://doi.org/10.57178/paradoks.v7i1.946>
- Romadona, Syauta, J. H., & Nurhayati, M. (2024). *No Title*. 6, 84–102.
- Safitri, Rahma, Y. (2022). *ANALYSIS OF SERVICE QUALITY AND SAFETY ON*. 5778, 70–81.
- Salsabilla, H., Paskaria, H., Sembiring, S., Manulang, S. G., Nehe, J. A., Tinggi, S., Ekonomi, I., & Prasetya, E. (2026). *Pengaruh Keamanan Pengemudi dan Ketepatan Waktu Terhadap Kepuasan Pengguna Gojek di Medan*. 2(1), 1678–1690.
- Setianti, Y. (2024). *Pengaruh Kualitas Pelayanan , Komunikasi Pemasaran dan Kepercayaan Terhadap Loyalitas Pelanggan*. 10(2), 1404–1410.
- Shava, L., Haryanto, Z., Hasanah, I., Jl, A., Dahlan, K. H. A., & Selatan, K. T. (2025). *Pengetahuan dan Kesadaran Pengemudi Ojek Online Sebagai Determinan Perilaku Safety Riding Korps Lalu Lintas Polri (KORLANTAS POLRI)*. Departemen Perhubungan menyatakan.
- Sitopu, Yongker, Ristiyana, & Hermina. (2023). *UNTUK EKONOMI DAN BISNIS : di Lengkapi dengan Program IBM SPSS*.
- Sugiyarto & Arifin. (2024). *driver ojek online*. 18(1), 65–71.
- Tarumingkeng. (2025). *Theory of Reasoned Action (TRA) & Theory of Planned Behavior*.

- Wicaksono, Purnomo, M., Maulina, E., Wicaksono, A. R., & Rizal, M. (2021). *Implementasi Technology Acceptance Model terhadap Adopsi Teknologi Artificial Intelligence pada Startup Digital*. 173–181.
- Widihartono, R. P. (2024). Pengaruh Pelatihan Terhadap Kinerja Karyawan Di Era digital. *Jurnal Ilmiah Ekonomi, Manajemen Dan Bisnis*, 2(2), 204–213. <https://doi.org/10.61787/1kvfpk16>
- Zheng, Q., Zhan, J., & Xu, X. (2024). Platform Training and Learning by Doing and Gig Workers' Incomes: Empirical Evidence From China's Food Delivery Riders. *SAGE Open*, 14(3), 1–14. <https://doi.org/10.1177/21582440241284555>