

BAB IV

PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Bab ini berisi pengumpulan dan pengolahan data untuk mendapatkan pengembangan model adopsi serta untuk mengetahui peluang dan faktor yang berpengaruh signifikan terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik di Indonesia.

4.1 Pengumpulan Data

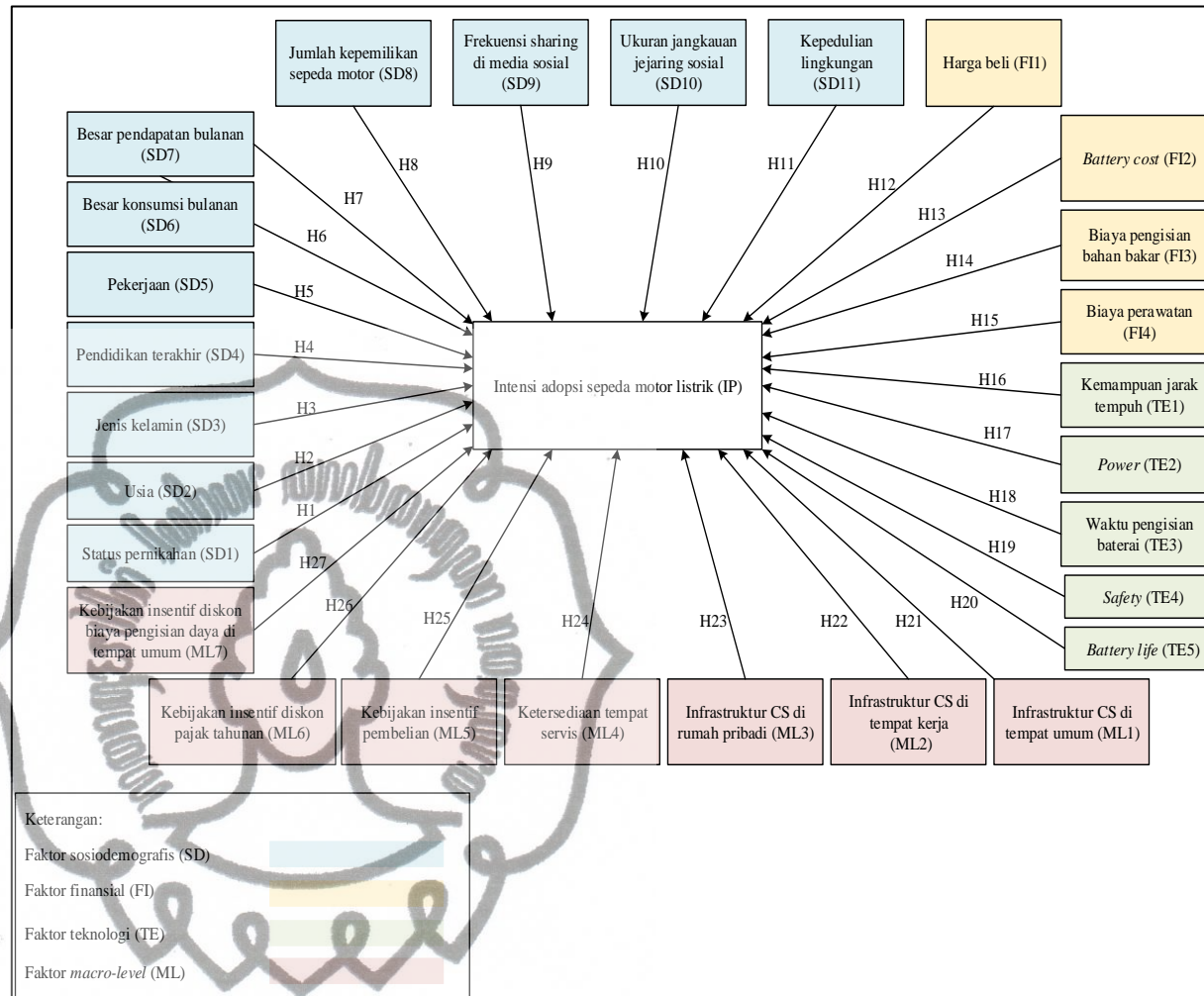
Subbab ini berisi pengumpulan data untuk mendapatkan pengembangan model adopsi serta untuk mengetahui peluang dan faktor yang berpengaruh signifikan terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik di Indonesia.

4.1.1 Pengembangan Model Adopsi

Sub subbab ini membahas mengenai dua model yang dikembangkan dalam penelitian ini yaitu model regresi logistik dan *Structural Equation Model* untuk adopsi sepeda motor listrik di Indonesia.

Model adopsi pertama yang dikembangkan untuk memperoleh peluang intensi adopsi sepeda motor listrik dan mengetahui faktor yang mempengaruhi intensi adopsi kendaraan listrik di Indonesia dengan analisis regresi logistik ordinal. Gambar 4.1 menunjukkan model adopsi regresi logistik yang telah dikembangkan dalam penelitian ini.

Pada model ini terdapat 27 variabel independen yaitu status pernikahan, usia, jenis kelamin, pendidikan terakhir, pekerjaan, tingkat konsumsi bulanan, tingkat pendapatan bulanan, jumlah kepemilikan motor, frekuensi *sharing* di media sosial, ukuran jangkauan jejaring sosial, kepedulian lingkungan, harga beli, *battery cost*, biaya pengisian bahan bakar, biaya perawatan, kemampuan jarak tempuh, *power*, waktu pengisian baterai, *safety*, *battery life*, infrastruktur *charging station* di tempat umum, infrastruktur *charging station* di tempat kerja, infrastruktur *charging station* di rumah, ketersediaan tempat servis, kebijakan insentif adopsi, kebijakan insentif diskon pajak tahunan, dan kebijakan insentif diskon biaya pengisian daya. Serta terdapat 1 variabel dependen yaitu intensi adopsi sepeda motor listrik. Tabel 4.1 menunjukkan pengembangan hipotesis untuk model adopsi regresi logistik.



Gambar 4.1 Model Adopsi Regresi Logistik

Tabel 4.1 Hipotesis Model Adopsi Regresi Logistik

No	Kode Hipotesis	Hipotesis	Kode Variabel
1	H1	Status pernikahan berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	SD1
2	H2	Usia berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	SD2
3	H3	Jenis kelamin berpengaruh signifikan positif terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik	SD3
4	H4	Tingkat pendidikan terakhir berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	SD4
5	H5	Jenis pekerjaan berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	SD5
6	H6	Tingkat konsumsi bulanan berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik.	SD6
7	H7	Tingkat pendapatan per bulan berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	SD7
8	H8	Jumlah kepemilikan motor berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	SD8
9	H9	Frekuensi <i>sharing</i> di media sosial berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	SD9
10	H10	Ukuran jangkauan jejaring sosial berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	SD10
11	H11	Kepedulian lingkungan berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	SD11
12	H12	Harga beli berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	FI1
13	H13	<i>Battery cost</i> berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	FI2
14	H14	Biaya pengisian bahan bakar berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	FI3
15	H15	Biaya perawatan berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	FI4
16	H16	Kemampuan jarak tempuh berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	TE1
17	H17	<i>Power</i> berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	TE2

Tabel 4.1 Hipotesis Model Adopsi Regresi Logistik (lanjutan)

No	Kode Hipotesis	Hipotesis	Kode Variabel
18	H18	Waktu pengisian baterai berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	TE3
19	H19	<i>Safety</i> berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	TE4
20	H20	<i>Battery life</i> berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	TE5
21	H21	Infrastruktur <i>charging station</i> di tempat umum berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	ML1
22	H22	Infrastruktur <i>charging station</i> di tempat kerja berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	ML2
23	H23	Infrastruktur <i>charging station</i> di rumah berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	ML3
24	H24	Ketersediaan tempat servis berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	ML4
25	H25	Kebijakan insentif pembelian berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	ML5
26	H26	Kebijakan insentif diskon pajak tahunan berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	ML6
27	H27	Kebijakan insentif diskon biaya pengisian daya berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	ML7

Selanjutnya, model adopsi kedua yang dikembangkan untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi intensi adopsi kendaraan listrik di Indonesia dengan *Structural Equation Model* (SEM). Gambar 4.2 menunjukkan model adopsi PLS-SEM yang telah dikembangkan dalam penelitian ini.

Terdapat 5 variabel konstruk yang diamati dalam penelitian ini. Tabel 4.3 menunjukkan pengembangan hipotesis untuk model adopsi PLS-SEM.

a. Faktor Sosiodemografis

Faktor sosiodemografis merupakan faktor pribadi yang mempengaruhi perilaku seorang individu dalam pengambilan keputusan. Dalam faktor ini dikembangkan 11 indikator yaitu status pernikahan, usia, jenis kelamin, pendidikan terakhir,

pekerjaan, tingkat konsumsi bulanan, tingkat pendapatan bulanan, jumlah kepemilikan motor, frekuensi *sharing* di media sosial, ukuran jangkauan jejaring sosial, kepedulian lingkungan.

b. Faktor Finansial

Pada faktor ini terdapat 4 indikator yaitu harga asli sepeda motor listrik tanpa ada subsidi pembelian, biaya penggantian baterai apabila masa pakai baterai lama telah habis, biaya listrik untuk energi sepeda motor listrik dibandingkan dengan biaya bahan bakar (bensin), dan biaya perawatan rutin untuk sepeda motor listrik, tidak termasuk biaya perbaikan karena kecelakaan.

c. Faktor Teknologi

Pada faktor finansial terdapat 5 indikator yaitu jarak tempuh terjauh setelah baterai sepeda motor listrik terisi penuh pada sekali pengisian, kecepatan maksimum sepeda motor listrik, keseluruhan waktu untuk mengisi penuh sepeda motor listrik, perasaan aman saat mengendarai sepeda motor listrik berkaitan dengan suara (dB), dan umur hidup baterai (dianggap mengalami degradasi).

d. Faktor *Macro-level*

Pada faktor *macro-level* terdapat 7 indikator yaitu ketersediaan pengisian daya di tempat umum, ketersediaan pengisian di tempat kerja, ketersediaan pengisian di tempat tinggal, ketersediaan tempat servis untuk perawatan rutin dan kerusakan, pemberian subsidi pembelian sepeda motor listrik, pemberian diskon pajak tahunan untuk sepeda motor listrik, dan pemberian diskon biaya pengisian daya di tempat umum.

e. Intensi Adopsi

Pada bagian ini terdapat 2 indikator yaitu keinginan membeli sepeda motor listrik dan keinginan merekomendasikan sepeda motor listrik ke orang lain.

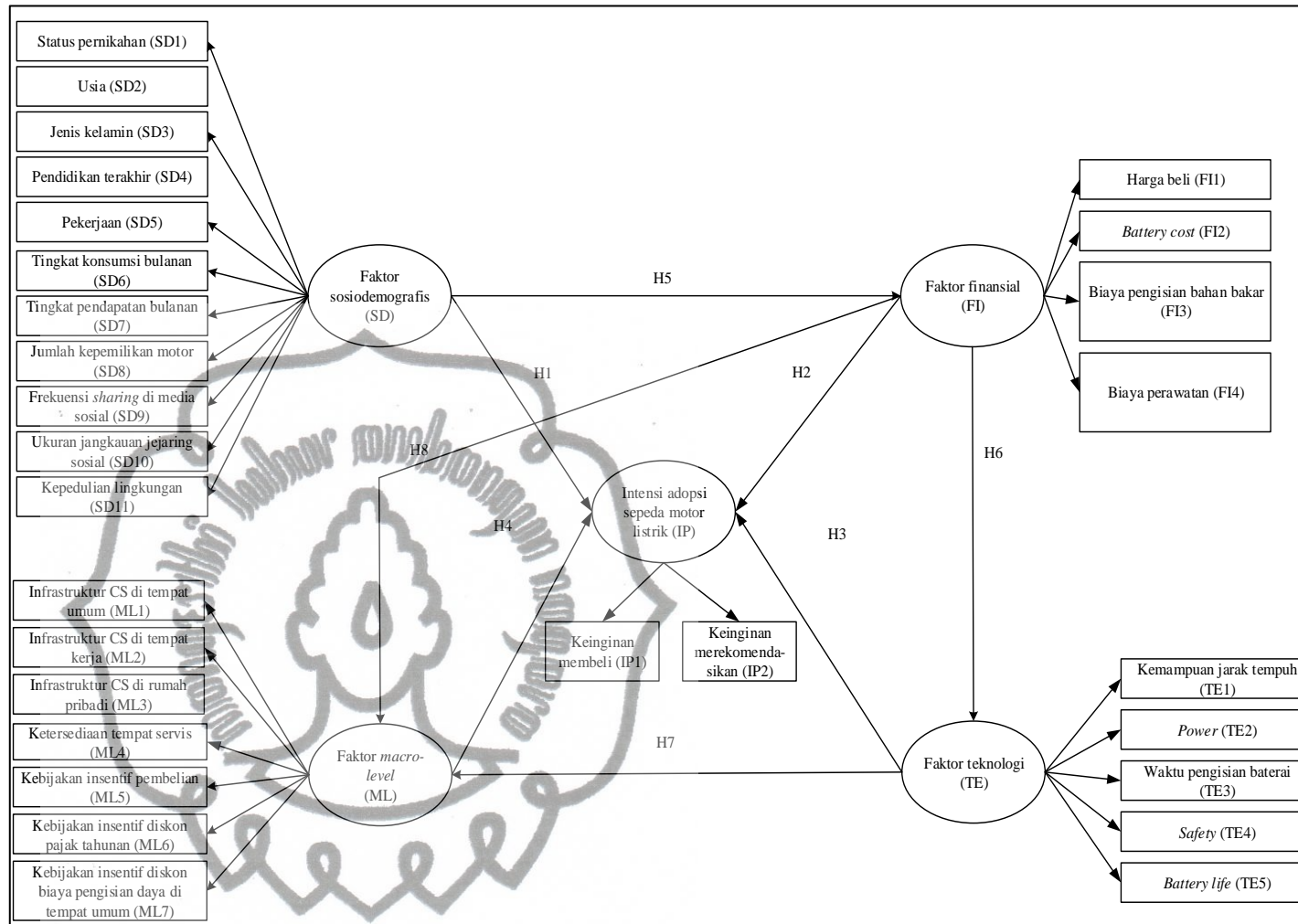
Tabel 4.2 Hipotesis Model Adopsi PLS-SEM

No	Kode Hipotesis	Hipotesis
1	H1	Faktor sosiodemografis memiliki efek positif yang signifikan terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik.
2	H2	Faktor finansial memiliki efek positif yang signifikan terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik
3	H3	Faktor teknologi memiliki efek positif yang signifikan terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik
4	H4	Faktor <i>macro-level</i> memiliki efek positif yang signifikan terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik
5	H5	Faktor sosiodemografis memiliki efek positif yang signifikan tidak langsung terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik melalui faktor finansial.
6	H6	Faktor finansial memiliki efek positif yang signifikan tidak langsung terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik melalui faktor teknologi.
7	H7	Faktor teknologi memiliki efek positif yang signifikan tidak langsung terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik melalui faktor <i>macro-level</i> .
8	H8	Faktor finansial memiliki efek positif yang signifikan tidak langsung terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik melalui faktor <i>macro-level</i> .

4.1.2 Desain Kuesioner

Sub subbab ini membahas mengenai desain kuesioner intensi adopsi sepeda motor listrik di Indonesia dengan hasil akhir berupa kuesioner.

Kuesioner dibagi menjadi 6 bagian. Pada bagian pertama berisi pertanyaan *screening* yang memastikan responden dikatakan valid apabila memenuhi syarat yaitu berusia ≥ 17 tahun, memiliki SIM C, dan merupakan salah satu pengambil keputusan untuk mengganti atau membeli sepeda motor. Bagian kedua berisi pertanyaan dan pernyataan terkait faktor sosiodemografis. Bagian ketiga berisi pernyataan terkait faktor finansial. Bagian keempat berisi pernyataan terkait faktor teknologi. Bagian kelima berisi pernyataan terkait faktor *macro-level*. Bagian terakhir berisi pertanyaan terkait intensi adopsi sepeda motor listrik dan pilihan jenis sepeda motor listrik yang ingin digunakan atau dibeli.



Gambar 4.2 Model Adopsi PLS-SEM

Tabel 4.3 Desain Kuesioner Intensi Adopsi Kendaraan Listrik

Tujuan	Mengetahui intensi adopsi sepeda motor listrik							
Model acuan	Penggabungan model adopsi She, Sun, Ma, & Xie (2017) dan Habich-Sobiegalia, Kotska, & Anzinger (2018)							
Output	Mengetahui faktor yang mempengaruhi intensi adopsi sepeda motor listrik							
Jenis pertanyaan	Semi terbuka dan Likert dengan poin 1-5, dimana 1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju							
PERTANYAAN UNTUK SCREENING								
Kode pertanyaan	Pertanyaan				Pilihan jawaban		Keterangan	
S1	Apakah anda memiliki SIM C?				<input type="checkbox"/> ya <input type="checkbox"/> tidak		jika tidak → eliminasi	
S2	Apakah anda berusia ≥ 17 tahun?				<input type="checkbox"/> ya <input type="checkbox"/> tidak		jika tidak → eliminasi	
S3	Apakah anda salah satu pengambil keputusan saat mengganti atau membeli sepeda motor?				<input type="checkbox"/> ya <input type="checkbox"/> tidak		jika tidak → eliminasi	
PERTANYAAN UTAMA								
Kode Faktor	Faktor	Kode Atribut	Atribut	Keterangan	Kode pernyataan	Pernyataan	Pilihan jawaban	Sumber
SD	SOSIODEMOGRAFIS	-	Nama Responden	Faktor pribadi yang mempengaruhi perilaku seorang individu dalam pengambilan keputusan	-	Nama Lengkap.	(isian singkat)	Habich-Sobiegalia, Kotska, & Anzinger (2018)
		-	Domisili		-	Domisili (Kota/Kabupaten)	(isian singkat)	
		SD1	Status pernikahan		SD1	Status pernikahan	1= belum menikah, 2= menikah, 3=lainnya	
		SD2	Usia		SD2	Usia.	1= 17-30, 2= 31-45, 3=46-60, 4 > 60	
		SD3	Jenis kelamin		SD3	Jenis kelamin.	1= pria, 2= wanita	
		SD4	Pendidikan terakhir		SD4	Tingkat pendidikan terakhir (lulus, bukan sedang menempuh)	1= SMP/SMA , 2=Diploma, 3=S1, 4=S2, 5=S3	

Tabel 4.3 Desain Kuesioner Intensi Adopsi Kendaraan Listrik (lanjutan)

Kode Faktor	Faktor	Kode Atribut	Atribut	Keterangan	Kode pernyataan	Pernyataan	Pilihan jawaban	Sumber
SD	SOSIO-DEMOGRAFIS	SD5	Pekerjaan	Faktor pribadi yang mempengaruhi perilaku seorang individu dalam pengambilan keputusan	SD5	Jenis pekerjaan.	1= pelajar/mahasiswa, 2= PNS, 3= pegawai swasta, 4= wiraswasta, 5= lainnya_____	Habich-Sobiegalla, Kotska, & Anzinger (2018)
		SD6	Tingkat konsumsi bulanan		SD6	Besarnya pengeluaran dalam satu bulan	1= < Rp 2.000.000, 2= Rp. 2.000.000-5.999.999, 3= Rp. 6.000.000-9.999.999, 4 ≥ Rp 10.000.000	
		SD7	Tingkat pendapatan bulanan		SD7	Besarnya pendapatan dalam 1 bulan. (apabila pelajar/mahasiswa silahkan pilih 0)	0= 0, 1= < Rp 2.000.000, 2= Rp. 2.000.000-5.999.999, 3= Rp. 6.000.000-9.999.999, 4 = Rp 9.000.000-19.999.999, 5 ≥ Rp 20.000.000	
		SD8	Jumlah kepemilikan motor		SD8	Jumlah motor yang dimiliki	1= 0. 2= 1, 3 > 2	
		SD9	Frekuensi <i>sharing</i> di media sosial		SD9	Seberapa sering anda membagikan konten (<i>posting/story</i>) pada sosial media?	1= tidak pernah, 2= jarang sekali, 3= 1 kali/bulan, 4= beberapa kali/bulan, 5= 1 kali/minggu, 6= hampir setiap hari	
		SD10	Ukuran jangkauan jejaring sosial		SD10	Seberapa banyak orang yang bisa anda jangkau melalui media sosial anda?	1< 100 orang, 2= 100-500 orang, 3= 500-1000 orang, 4= 1000-2000 orang, 5= 2000-5000 orang, 6 > 5000 orang	
		SD11	Kepedulian lingkungan		SD11	Saya adalah orang yang peduli lingkungan.	1 = sangat tidak peduli, 2 = tidak peduli, 3 = ragu-ragu, 4 = peduli dan 5 = sangat peduli	

Tabel 4.3 Desain Kuesioner Intensi Adopsi Kendaraan Listrik (lanjutan)

Kode Faktor	Faktor	Kode Atribut	Atribut	Keterangan	Kode pernyataan	Pernyataan	Pilihan jawaban	Sumber
FI	FINANSIAL	FI1	Harga beli	Harga asli sepeda motor listrik tanpa ada subsidi pembelian	FI1	Harga beli sepeda motor listrik sesuai dengan anggaran yang saya tetapkan untuk membeli sebuah sepeda motor.	1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju	Sierzchula, Bakker, Maat, Van Wee (2014)
		FI2	Battery cost	Biaya penggantian baterai apabila masa pakai baterai lama telah habis	FI2	Biaya penggantian baterai sepeda motor listrik setiap 3 tahun sekali sesuai dengan anggaran yang saya tetapkan untuk melakukan perawatan sebuah sepeda motor.	1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju	Krause, Carley, Lane, Graham (2013)
		FI3	Biaya pengisian bahan bakar	Biaya listrik untuk energi sepeda motor listrik dibandingkan dengan biaya bahan bakar (bensin)	FI3	Biaya pengisian daya sepeda motor listrik lebih murah dari biaya pembelian bensin membuat saya ingin menggunakan sepeda motor listrik.	1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju	Browne, O'Mahon, Caulfield (2012)
		FI4	Biaya perawatan	Biaya perawatan rutin untuk sepeda motor listrik, tidak termasuk biaya perbaikan karena kecelakaan	FI4	Biaya perawatan sepeda motor listrik tergolong lebih murah daripada sepeda motor konvensional karena komponen pada sepeda motor listrik jauh lebih sederhana daripada sepeda motor konvensional.	1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju	Egbue & Long (2012)

Tabel 4.3 Desain Kuesioner Intensi Adopsi Kendaraan Listrik (lanjutan)

Kode Faktor	Faktor	Kode Atribut	Atribut	Keterangan	Kode pernyataan	Pernyataan	Pilihan jawaban	Sumber
TE	TEKNOLOGI	TE1	Kemampuan jarak tempuh	Jarak tempuh terjauh setelah baterai sepeda motor listrik terisi penuh pada sekali pengisian	TE1	Jarak tempuh maksimum yang dapat dicapai oleh sepeda motor listrik sesuai dengan standar yang saya inginkan untuk kegiatan sehari-hari.	1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju	Zhang, Wang, Hao, Fan, Wei (2013)
		TE2	<i>Power</i>	Kecepatan maksimum sepeda motor listrik	TE2	Kecepatan maksimum yang dapat dicapai oleh sepeda motor listrik sesuai dengan standar yang saya inginkan.	1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju	Egbue & Long (2012)
		TE3	Waktu pengisian baterai	Keseluruhan waktu untuk mengisi penuh sepeda motor listrik	TE3	Waktu untuk mengisi penuh sepeda motor listrik sesuai dengan standar yang saya inginkan.	1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju	Egbue & Long (2012)
		TE4	<i>Safety</i>	Perasaan aman saat mengendarai sepeda motor listrik berkaitan dengan suara (dB)	TE4	Saya merasa aman saat mengendarai sepeda motor listrik meskipun motor bersuara pelan.	1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju	Sovacool & Hirsh (2009)
		TE5	<i>Battery life</i>	Umur hidup baterai (dianggap mengalami degradasi)	TE5	Umur hidup baterai (setelah 3 tahun pemakaian harus dilakukan penggantian) pada sepeda motor listrik sesuai dengan standar yang saya inginkan.	1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju	Graham-Rowe, Gardner, Abraham Skippon, Dittmar Hutchins, Stannard (2012)

Tabel 4.3 Desain Kuesioner Intensi Adopsi Kendaraan Listrik (lanjutan)

Kode Faktor	Faktor	Kode Atribut	Atribut	Keterangan	Kode pernyataan	Pernyataan	Pilihan jawaban	Sumber
ML	MACRO LEVEL	ML1	Ketersediaan infrastruktur <i>charging station</i> di tempat umum	Ketersediaan pengisian daya di tempat umum	ML1	Penyediaan sumber listrik/ <i>charging station</i> di tempat umum yang memenuhi standar pengisian daya baterai membuat saya ingin menggunakan sepeda motor listrik	1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju	Jensen, Cherchi, Mabit (2013)
		ML2	Ketersediaan infrastruktur <i>charging station</i> di tempat kerja	Ketersediaan pengisian di tempat kerja	ML2	Penyediaan sumber listrik/ <i>charging station</i> di tempat kerja yang memenuhi standar pengisian daya baterai membuat saya ingin menggunakan sepeda motor listrik	1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju	She, Sun, Ma, & Xie (2017)
		ML3	Ketersediaan infrastruktur <i>charging station</i> di rumah	Ketersediaan pengisian di tempat tinggal	ML3	Penyediaan sumber listrik/ <i>charging station</i> di area tempat tinggal saya yang memenuhi standar pengisian daya baterai membuat saya ingin menggunakan sepeda motor listrik	1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju	Caperello & Kurani (2012)
		ML4	Ketersediaan tempat servis	Ketersediaan tempat servis untuk perawatan rutin dan kerusakan	ML4	Penyediaan tempat servis untuk perawatan rutin dan kerusakan yang mudah ditemui membuat saya ingin menggunakan sepeda motor listrik	1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju	Krupa, Rizzo Eppstein, Brad-Lanute (2014)
		ML5	Kebijakan insentif pembelian	Pemberian subsidi pembelian sepeda motor listrik	ML5	Pemberian subsidi pembelian sepeda motor listrik yang diberikan pemerintah membuat saya ingin menggunakan sepeda motor listrik	1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju	She, Sun, Ma, & Xie (2017)

Tabel 4.3 Desain Kuesioner Intensi Adopsi Kendaraan Listrik (lanjutan)

Kode Faktor	Faktor	Kode Atribut	Atribut	Keterangan	Kode pernyataan	Pernyataan	Pilihan jawaban	Sumber
ML	MACRO LEVEL	ML6	Kebijakan insentif diskon pajak tahunan	Pemberian diskon pajak tahunan untuk sepeda motor listrik	ML6	Pemberian diskon pajak tahunan sepeda motor listrik yang diberikan pemerintah membuat saya ingin menggunakan sepeda motor listrik	1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju	She, Sun, Ma, & Xie (2017)
		ML7	Kebijakan insentif diskon biaya pengisian daya	Pemberian diskon biaya pengisian daya di tempat umum	ML7	Pemberian diskon biaya pengisian daya di tempat umum yang diberikan pemerintah membuat saya ingin menggunakan sepeda motor listrik	1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju	She, Sun, Ma, & Xie (2017)
IP	INTENSI ADOPSI	IP1	Keinginan membeli sepeda motor listrik	Keinginan membeli sepeda motor listrik	IP1	Pemberian diskon biaya pengisian daya di tempat umum yang diberikan pemerintah membuat saya ingin menggunakan sepeda motor listrik	1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju	She, Sun, Ma, & Xie (2017)
		IP2	Keinginan merekomendasikan sepeda motor listrik ke orang lain	Keinginan merekomendasikan sepeda motor listrik ke orang lain	IP2	Saya ingin merekomendasikan sepeda motor listrik ke orang lain	1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju dan 5 = sangat setuju	She, Sun, Ma, & Xie (2017)
Jika saya memutuskan untuk membeli, saya lebih memilih: <div><input type="checkbox"/> motor listrik</div> <div><input type="checkbox"/> motor listrik konversi</div>								

Kuesioner bersifat semi terbuka untuk pertanyaan profil responden yang berupa nama, domisili, status pernikahan, usia, jenis kelamin, pendidikan terakhir, pekerjaan, tingkat konsumsi bulanan, tingkat pendapatan bulanan, jumlah kepemilikan motor, frekuensi sharing di media sosial, dan ukuran jangkauan jejaring sosial. Pertanyaan lainnya bersifat Likert dengan skala 1 (sangat tidak setuju) sampai skala 5 (sangat setuju). Tabel 4.5 menunjukkan desain kuesioner intensi adopsi sepeda motor listrik.

4.1.3 Desain *Sampling*

Sub subbab ini membahas mengenai jumlah distribusi penjualan sepeda motor di Indonesia untuk setiap provinsi di Indonesia. Tabel 3.1 menunjukkan jumlah distribusi penjualan sepeda motor di Indonesia pada tahun 2018.

Tabel 4.4 Jumlah Distribusi Penjualan Sepeda Motor di Indonesia 2018

No	Provinsi	Jumlah	%	Kumulatif
1	Jawa Barat	1.011.963	17,19%	17,19%
2	Jawa Timur	929.052	15,78%	32,98%
3	DKI Jakarta	723.963	12,30%	45,28%
4	Jawa Tengah	640.338	10,88%	56,15%
5	Sumatera Utara	339.597	5,77%	61,92%
6	Sumatera Barat	271.058	4,61%	66,53%
7	DI Yogyakarta	257.301	4,37%	70,90%
8	Sulawesi Selatan	228.452	3,88%	74,78%
9	Sumatera Selatan	195.285	3,32%	78,10%
10	Bali	221.871	3,77%	81,87%
11	Provinsi lainnya	1.067.224	18,13%	100,00%
Total		5886103		

Sumber: Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI) (2018)

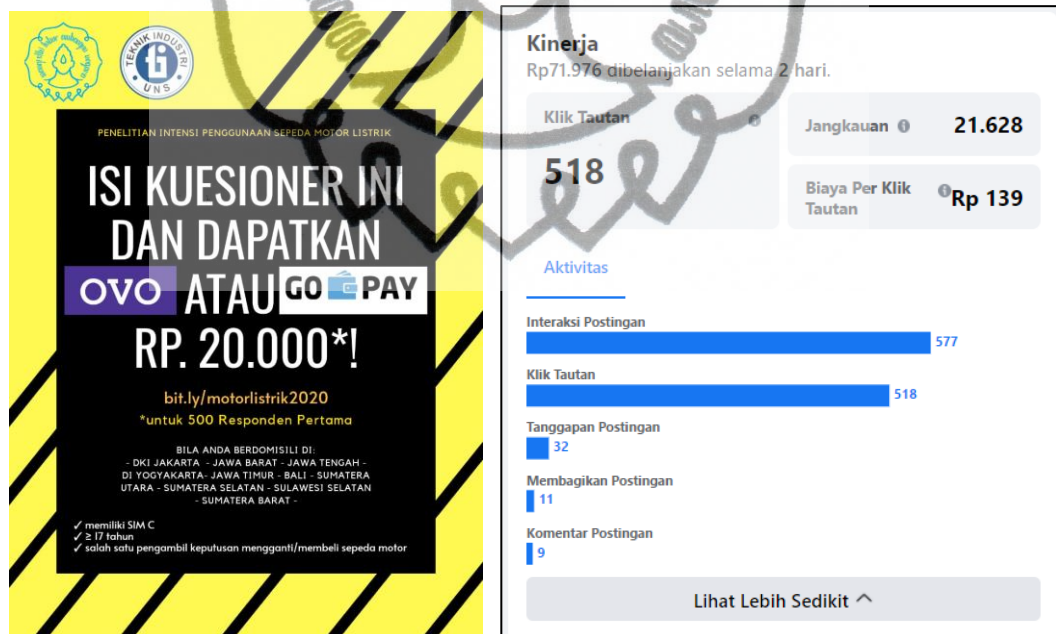
Dari Tabel 4.1 dapat dilihat bahwa 81,87% distribusi sepeda motor di Indonesia berada di 10 provinsi. Provinsi-provinsi tersebut dijadikan target domisili responden karena dianggap mewakili pengguna sepeda motor di Indonesia. Target minimal responden berdasarkan proporsi jumlah distribusi penjualan sepeda motor untuk masing-masing provinsi ditunjukkan pada tabel 4.2.

Tabel 4.5 Provinsi Terpilih

No	Provinsi
1	Jawa Barat
2	Jawa Timur
3	DKI Jakarta
4	Jawa Tengah
5	Sumatera Utara
6	Sumatera Barat
7	DI Yogyakarta
8	Sulawesi Selatan
9	Sumatera Selatan
10	Bali

4.1.4 Survei Online

Sub subbab ini membahas mengenai pengambilan data primer melalui survei *online*. Kuesioner dalam bentuk *Google Form* didistribusikan secara *online* pada Maret – April 2020 melalui *Facebook Advertisement*. Gambar 4.3 menunjukkan tampilan *Facebook Advertisement*.

**Gambar 4.3** Tampilan *Facebook Advertisement*

Total respon yang masuk adalah 1.443 respon, namun hanya 1.223 respon yang memenuhi syarat untuk dilakukan pengolahan data. Lampiran 1 menunjukkan kuesioner yang disebarluaskan dan Lampiran 2 menunjukkan rekapitulasi hasil survei. Jumlah responden untuk setiap provinsi terpilih sesuai dengan proporsi yang tertera pada Tabel 4.4. Apabila jumlah responden dalam satu provinsi melebihi

target proporsi, maka dipilih sejumlah responden tercepat yang memiliki jawaban valid sesuai proporsi untuk setiap provinsi.

4.2 Pengolahan Data

Subbab ini berisi pengolahan data untuk mengetahui peluang dan faktor yang mempengaruhi intensi adopsi sepeda motor listrik di Indonesia.

4.2.1 Uji validitas

Sub subbab ini membahas hasil uji validitas pertanyaan dengan korelasi bivariat dengan tingkat kepercayaan 95% dan jumlah pengamatan 1.223 menggunakan SPSS 25.

Tabel 4.6 Hasil Uji Validitas Pertanyaan

Variabel	Nilai r_{hitung}	Nilai r_{tabel}	Nilai sig.	Keputusan
SD1	0,58	0,056	0,000	valid
SD2	0,391	0,056	0,000	valid
SD3	0,308	0,056	0,000	valid
SD4	0,401	0,056	0,000	valid
SD5	0,512	0,056	0,000	valid
SD6	0,62	0,056	0,000	valid
SD7	0,733	0,056	0,000	valid
SD8	0,389	0,056	0,000	valid
SD9	0,522	0,056	0,000	valid
SD10	0,579	0,056	0,000	valid
SD11	0,296	0,056	0,000	valid
FI1	0,629	0,056	0,000	valid
FI2	0,647	0,056	0,000	valid
FI3	0,64	0,056	0,000	valid
FI4	0,643	0,056	0,000	valid
TE1	0,697	0,056	0,000	valid
TE2	0,677	0,056	0,000	valid
TE4	0,684	0,056	0,000	valid
TE5	0,716	0,056	0,000	valid
TE6	0,716	0,056	0,000	valid
ML1	0,762	0,056	0,000	valid
ML2	0,776	0,056	0,000	valid
ML3	0,75	0,056	0,000	valid
ML4	0,742	0,056	0,000	valid
ML5	0,697	0,056	0,000	valid
ML6	0,68	0,056	0,000	valid
ML7	0,687	0,056	0,000	valid
IP1	0,931	0,056	0,000	valid
IP2	0,926	0,056	0,000	valid

Tabel 4.6 menunjukkan hasil uji validitas. Nilai r_{hitung} setiap pertanyaan harus dibandingkan dengan r_{tabel} untuk mengetahui validitas pertanyaan. Dengan level signifikansi 5%, dan $N=1.223$ maka nilai r_{tabel} adalah 0,056. Jika nilai r_{hitung} positif dan $r_{hitung} > r_{tabel}$ maka pertanyaan tersebut valid. Tabel 4.6 menunjukkan hasil uji validitas. Dari hasil uji validitas ini dapat disimpulkan bahwa semua pertanyaan dalam kuesioner dinyatakan valid karena nilai r_{hitung} melebihi 0,056.

4.2.2 Uji Reliabilitas

Sub subbab ini membahas hasil uji reliabilitas pertanyaan dengan menggunakan SPSS 25. Tabel 4.7 menunjukkan tingkat reliabilitas berdasarkan nilai α .

Tabel 4.7 Tingkat Reliabilitas Berdasarkan Nilai α

Nilai α	Tingkat reliabilitas
0,0 - 0,2	Kurang reliabel
>0,2 - 0,4	Agak reliabel
>0,4 - 0,6	Cukup reliabel
>0,6 - 0,8	Reliabel
>0,8 - 1,00	Sangat reliabel

Tabel 4.8 menunjukkan hasil uji reliabilitas. Dari tabel 4.8 didapatkan nilai Cronbach's Alpha untuk 29 item pertanyaan adalah sebesar 0,891. Berdasarkan tingkat reliabilitas pada Tabel 4.7 semua butir pertanyaan pada kuesioner dinyatakan sangat reliabel.

Tabel 4.8 Hasil Uji Reliabilitas

<i>Reliability Statistics</i>	
Cronbach's Alpha	N of Items
0,891	29

4.2.3 Statistika Deskriptif

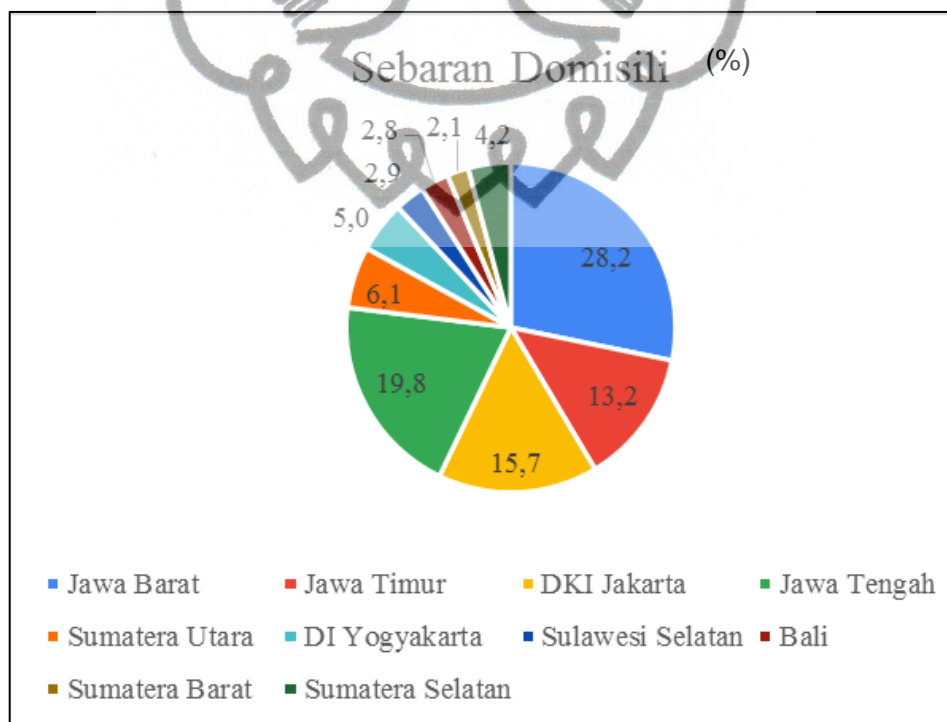
Sub subbab ini membahas hasil pengolahan data dari survei yaitu statistika deskriptif terdiri dari sebaran domisili, status pernikahan, jenis kelamin, sebaran pekerjaan, usia, kepemilikan jumlah kendaraan, tingkat pengeluaran per bulan, tingkat pendapatan per bulan, dan pilihan jenis kendaraan listrik.

a. Sebaran Domisili Provinsi

Tabel 4.9 menunjukkan sebaran domisili responden yang berada pada 10 provinsi terpilih. Gambar 4.4 menunjukkan diagram pai sebaran domisili responden.

Tabel 4.9 Sebaran Domisili Responden

Provinsi	Frekuensi	Persentasi (%)
Jawa Barat	345	28,2
Jawa Timur	162	13,2
DKI Jakarta	192	15,7
Jawa Tengah	242	19,8
Sumatera Utara	74	6,1
DI Yogyakarta	61	5,0
Sulawesi Selatan	36	2,9
Bali	34	2,8
Sumatera Barat	26	2,1
Sumatera Selatan	51	4,2
Total	1223	100



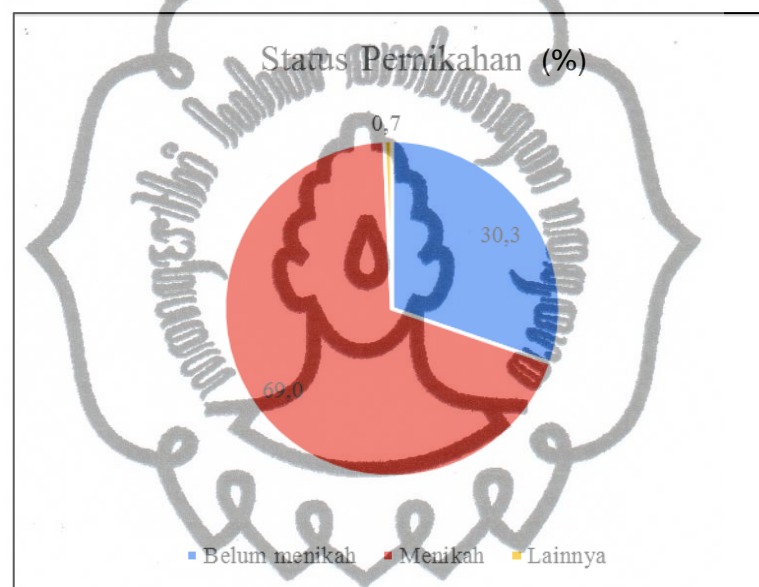
Gambar 4.4 Diagram Pai Sebaran Domisili Responden

b. Status Pernikahan

Tabel 4.10 menunjukkan status pernikahan responden. Gambar 4.5 menunjukkan diagram pai status pernikahan responden.

Tabel 4.10 Status Pernikahan Responden

Status Pernikahan	Frekuensi	Persentasi (%)
Belum menikah	370	30,3
Menikah	844	69,0
Lainnya	9	0,7
Total	1223	100



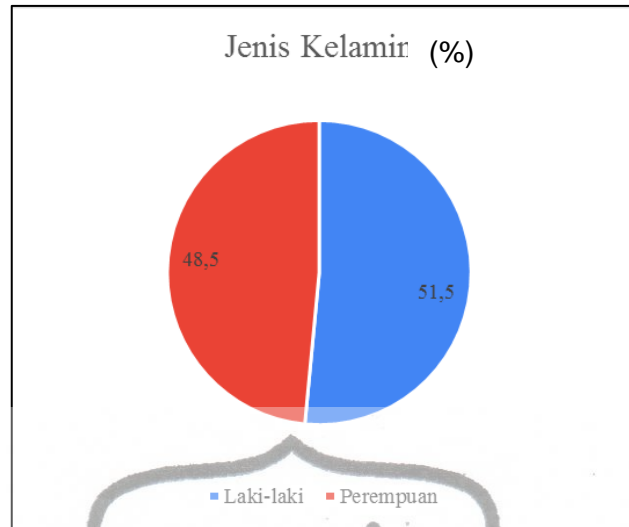
Gambar 4.5 Diagram Pai Status Pernikahan Responden

c. Jenis Kelamin

Tabel 4.11 menunjukkan jenis kelamin responden. Gambar 4.6 menunjukkan diagram pai jenis kelamin responden.

Tabel 4.11 Jenis Kelamin Responden

Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentasi (%)
Laki-laki	630	51,5
Perempuan	593	48,5
Total	1223	100,0



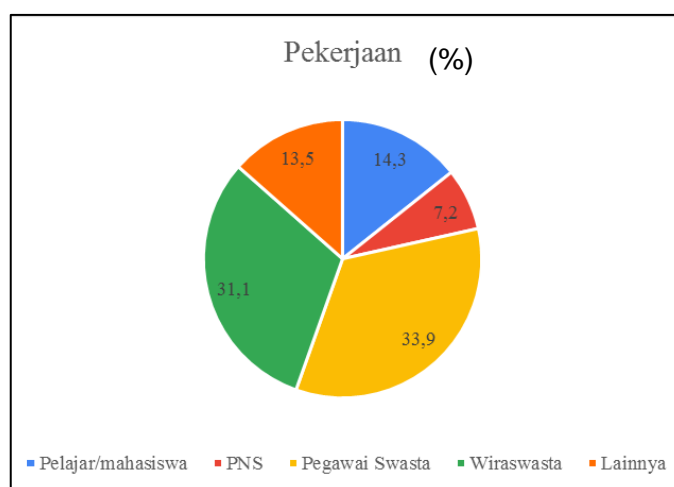
Gambar 4.6 Diagram Pai Jenis Kelamin Responden

d. Sebaran Pekerjaan

Tabel 4.12 menunjukkan sebaran pekerjaan responden. Gambar 4.7 menunjukkan diagram pai sebaran pekerjaan responden.

Tabel 4.12 Jenis Pekerjaan Responden

Pekerjaan	Frekuensi	Persentasi (%)
Pelajar/mahasiswa	175	14,3
PNS	88	7,2
Pegawai Swasta	415	33,9
Wiraswasta	380	31,1
Lainnya	165	13,5
Total	1223	100,0



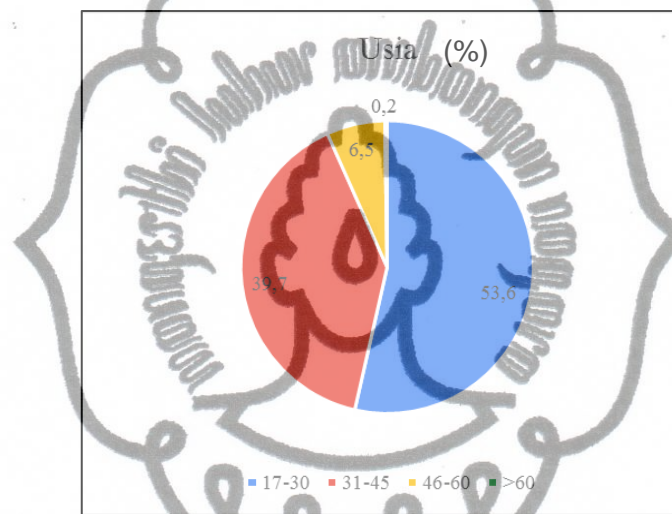
Gambar 4.7 Diagram Pai Jenis Pekerjaan Responden

e. Usia

Tabel 4.13 menunjukkan usia responden. Gambar 4.8 menunjukkan diagram pai usia responden.

Tabel 4.13 Usia Responden

Usia	Frekuensi	Persentasi (%)
17-30	655	53,6
31-45	486	39,7
46-60	79	6,5
>60	3	0,2
Total	1223	100,0



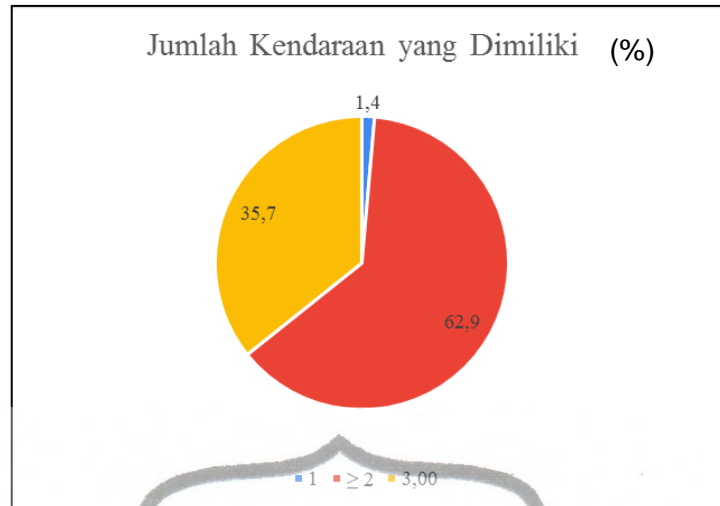
Gambar 4.8 Diagram Pai Usia Responden

f. Kepemilikan Jumlah Kendaraan

Tabel 4.14 menunjukkan kepemilikan jumlah kendaraan. Gambar 4.9 menunjukkan diagram pai kepemilikan jumlah kendaraan.

Tabel 4.14 Kepemilikan Jumlah Kendaraan

Jumlah Motor	Frekuensi	Persentasi (%)
1	17	1,4
≥ 2	769	62,9
3,00	437	35,7
Total	1223	100,0



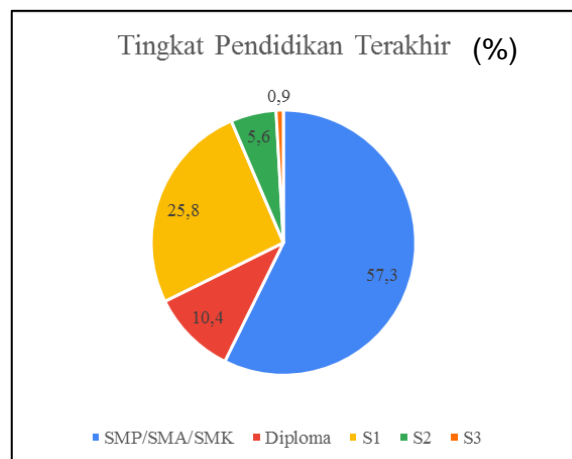
Gambar 4.9 Diagram Pai Jumlah Kendaraan yang Dimiliki Responden

g. Tingkat Pendidikan

Tabel 4.15 menunjukkan tingkat pendidikan terakhir. Gambar 4.10 menunjukkan diagram pai tingkat pendidikan terakhir.

Tabel 4.15 Tingkat Pendidikan Terakhir

Pendidikan terakhir	Frekuensi	Persentasi (%)
SMP/SMA/SMK	701	57,3
Diploma	127	10,4
S1	316	25,8
S2	68	5,6
S3	11	0,9
Total	1223	100,0



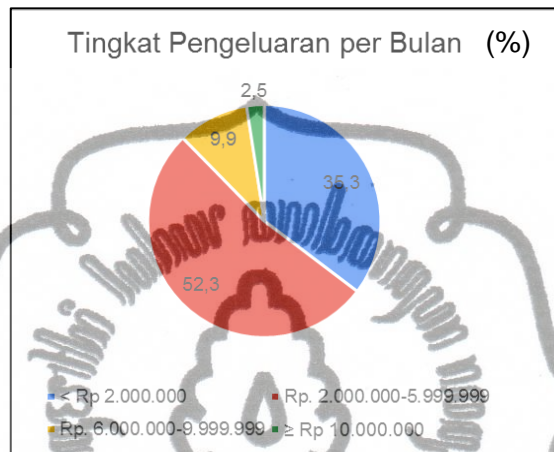
Gambar 4.10 Diagram Pai Tingkat Pendidikan Terakhir

h. Tingkat Pengeluaran Per Bulan

Tabel 4.16 menunjukkan tingkat pengeluaran per bulan. Gambar 4.11 menunjukkan diagram pai tingkat pengeluaran per bulan.

Tabel 4.16 Tingkat Pengeluaran Per Bulan

Besar Pengeluaran	Frekuensi	Persentasi (%)
< Rp 2.000.000	432	35,3
Rp. 2.000.000-5.999.999	640	52,3
Rp. 6.000.000-9.999.999	121	9,9
≥ Rp 10.000.000	30	2,5
Total	1223	100,0

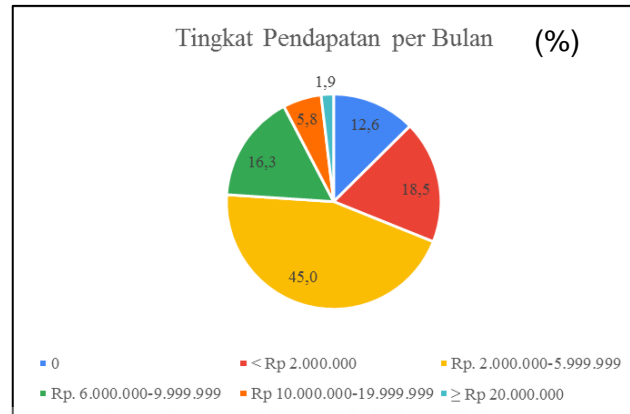
**Gambar 4.11** Diagram Pai Tingkat Pengeluaran per Bulan

i. Tingkat Pendapatan Per Bulan

Tabel 4.17 menunjukkan tingkat pendapatan per bulan. Gambar 4.12 menunjukkan diagram pai tingkat pendapatan per bulan.

Tabel 4.17 Tingkat Pendapatan Per Bulan

Besar pendapatan	Frekuensi	Persentasi (%)
0	154	12,6
< Rp 2.000.000	226	18,5
Rp. 2.000.000-5.999.999	550	45,0
Rp. 6.000.000-9.999.999	199	16,3
Rp 10.000.000-19.999.999	71	5,8
≥ Rp 20.000.000	23	1,9
Total	1223	100,0



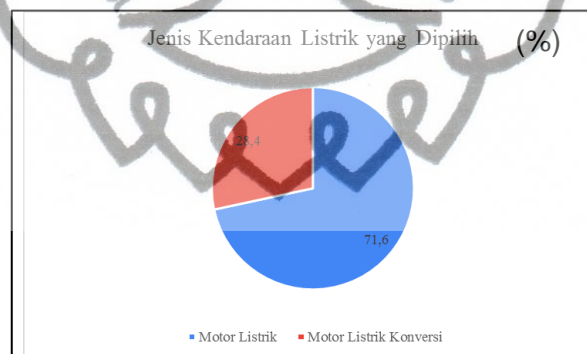
Gambar 4.12 Diagram Pai Tingkat Pendapatan per Bulan

j. Pilihan Jenis Kendaraan Listrik

Tabel 4.18 menunjukkan jenis kendaraan listrik yang dipilih. Gambar 4.13 menunjukkan diagram pai jenis kendaraan listrik yang dipilih

Tabel 4.18 Jenis Kendaraan Listrik Yang Dipilih

Jenis	Frekuensi	Persentasi (%)
Motor Listrik	876	71,6
Motor Listrik Konversi	347	28,4
Total	1223	100,0



Gambar 4.13 Diagram Pai Jenis Kendaraan Listrik Yang Dipilih

Tabel 4.19 menunjukkan jenis kendaraan listrik yang dipilih Statistika Deskriptif Faktor Finansial, Teknologi, dan *Macro-level*.

Tabel 4.19 Statistika Deskriptif Faktor Finansial, Teknologi, dan *Macro-level*

Variabel	Mean	Rank	Variabel	Mean	Rank
ML7 (Disk. Pengisian daya)	4,4563	1	ML3 (CS di rumah)	4,1554	9
ML6 (Disk. Pajak tahunan)	4,4301	2	ML2 (CS di kantor)	4,1055	10
ML5 (Subsidi biaya beli)	4,4146	3	ML1 (CS di tempat umum)	4,0965	11
TE4 (<i>Safety</i>)	4,3181	4	TE5 (<i>Battery life</i>)	4,0924	12
FI3 (Biaya pengisian energi)	4,2518	5	TE2 (<i>Power</i>)	4,0597	13
TE1 (Jarak tempuh)	4,2396	6	TE3 (Waktu pengisian daya)	4,0303	14
ML4 (Tempat servis)	4,2142	7	FI1 (harga beli)	3,8814	15
FI4 (Biaya perawatan)	4,1980	8	FI2 (<i>battery cost</i>)	3,5045	16

4.2.4 Multikolinieritas

Untuk memastikan tidak adanya multikolinearitas dilakukan regresi linier untuk menghitung *Variance Inflation Factors* (VIF). Tabel 4.20 menunjukkan hasil uji multikolinieritas yang dijalankan menggunakan SPSS 25.

Tabel 4.20 Hasil Pengolahan Uji Multikolinieritas

	<i>Unstandardized Coefficients</i>		<i>Standardized Coefficients</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>	<i>Collinearity Statistics</i>	
	B	Std. Error	Beta			<i>Tolerance</i>	VIF
(Constant)	0,243	0,204		1,194	0,233		
SD1	-0,058	0,051	-0,034	-1,145	0,253	0,552	1,812
SD2	-0,046	0,034	-0,035	-1,326	0,185	0,685	1,461
SD3	-0,027	0,039	-0,017	-0,697	0,486	0,828	1,207
SD4	0,015	0,019	0,020	0,793	0,428	0,763	1,310
SD5	0,022	0,018	0,032	1,198	0,231	0,661	1,512
SD6	0,076	0,036	0,067	2,134	0,033	0,492	2,034
SD7	0,004	0,025	0,006	0,165	0,869	0,421	2,378
SD8	0,042	0,038	0,026	1,115	0,265	0,870	1,150
SD9	0,039	0,014	0,069	2,865	0,004	0,826	1,211
SD10	0,002	0,015	0,003	0,129	0,898	0,785	1,275
SD11	0,071	0,031	0,054	2,273	0,023	0,859	1,164
FI1	0,094	0,025	0,114	3,766	0,000	0,521	1,921
FI2	-0,027	0,022	-0,038	-1,211	0,226	0,483	2,070
FI3	0,038	0,027	0,041	1,427	0,154	0,591	1,693
FI4	0,063	0,025	0,073	2,488	0,013	0,560	1,784
TE1	0,045	0,029	0,048	1,585	0,113	0,523	1,912
TE2	0,049	0,027	0,055	1,821	0,069	0,532	1,879
TE3	0,069	0,026	0,082	2,682	0,007	0,510	1,962
TE4	0,001	0,030	0,001	0,036	0,971	0,532	1,880
TE5	0,012	0,027	0,015	0,455	0,649	0,470	2,126
ML1	-0,026	0,035	-0,031	-0,764	0,445	0,291	3,432
ML2	0,096	0,036	0,112	2,672	0,008	0,271	3,693
ML3	0,087	0,030	0,103	2,855	0,004	0,371	2,696
ML4	0,037	0,031	0,042	1,184	0,237	0,373	2,679
ML5	0,104	0,040	0,100	2,620	0,009	0,328	3,049
ML6	-0,021	0,044	-0,020	-0,484	0,628	0,287	3,487
ML7	0,170	0,043	0,155	3,969	0,000	0,314	3,187

Berdasarkan nilai VIF, nilai untuk semua variabel independen kurang dari 10 sehingga dapat dikatakan bahwa tidak ada masalah multikolinieritas. Begitu pula bila menggunakan angka *tolerance* dapat dikatakan bahwa tidak ada multikolinieritas bila angka *tolerance* tidak bernilai 0.

4.2.5 Regresi Logistik

Metode pertama yang digunakan untuk mengolah data adalah regresi logistik ordinal. Regresi logistik ordinal digunakan untuk mengetahui atribut dari faktor

sosiodemografis, faktor finansial, faktor teknologi, dan faktor *macro-level* yang berkontribusi signifikan terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik, dan seberapa kuat pengaruh faktor-faktor ini. Variabel dependen adalah keinginan menggunakan sepeda motor listrik (1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju, 5 = sangat setuju). Karena variabel dependen menggunakan skala ordinal maka regresi logistik ordinal dipilih menjadi metode dalam penelitian ini. Pengolahan data menggunakan *software* SPSS 25 dengan tingkat kepercayaan 95%. Tabel 4.21 memberi informasi statistik tentang data yang diolah. Terdapat 5 kategori pilihan jawaban untuk variabel dependen dengan jumlah respon valid 1.223 data. 0,3% responden menjawab sangat tidak setuju, 2% responden menjawab tidak setuju, 15,9% responden menjawab ragu-ragu, 36,1% responden menjawab setuju, dan 45,6% responden menjawab sangat setuju untuk mengadopsi sepeda motor listrik.

Tabel 4.21 Informasi Statistik Data yang Diolah

<i>Case Processing Summary</i>			
		N	Marginal Percentage
IP1	1,00	4	0,3%
	2,00	25	2,0%
	3,00	194	15,9%
	4,00	442	36,1%
	5,00	558	45,6%
Valid		1223	100,0%
Missing		0	
Total		1223	

a. Uji Simultan

Uji simultan menguji apakah variabel independen secara bersama-sama berpengaruh terhadap variabel dependen atau tidak. Hipotesis untuk uji ini adalah sebagai berikut. Tabel 4.22 menunjukkan hasil uji signifikansi variabel independen secara simultan.

$$H_0 : \beta_1 = \beta_2 \dots = \beta_k = 0$$

$$H_1 : \text{minimal terdapat salah satu } \beta_k \neq 0, \text{ dimana } k=1, 2, \dots, p$$

Tabel 4.22 Hasil Uji Signifikansi Variabel Independen Secara simultan

<i>Model Fitting Information</i>				
Model	-2 Log Likelihood	Chi-Square	df	Sig.
<i>Intercept Only</i>	2730,100			
Final	2064,651	665,450	31	0,000

Berdasarkan hasil penghitungan uji simultan menunjukkan bahwa nilai Chi-Square sebesar 663,388 dan $p\text{-value}$ sebesar 0. Maka, keputusan yang diambil adalah tolak H_0 karena nilai $p\text{-value} < \alpha$. Dengan demikian, pada tingkat kepercayaan 95% dapat dikatakan bahwa variabel-variabel independen secara bersamaan menentukan intensi adopsi sepeda motor listrik.

b. Uji Kecocokan Model

Uji kecocokan model dalam regresi logistik adalah untuk mengetahui kebaikan model dengan menggunakan ukuran koefisien determinasi. Hipotesis untuk uji ini adalah sebagai berikut. Tabel 4.23 menunjukkan informasi *goodness of fit*.

H_0 : Model cocok

H_1 : Model tidak cocok

Tabel 4.23 Informasi *Goodness of Fit*

<i>Goodness-of-Fit</i>			
	Chi-Square	df	Sig.
Pearson	3973,509	4777	1,000
Deviance	2064,651	4777	1,000
Link function: Logit.			

Berdasarkan uji kecocokan model menunjukkan bahwa nilai Chi-Square uji Pearson sebesar 3973,509 dan $p\text{-value}$ sebesar 1. Nilai Chi-Square uji *Deviance* sebesar 2064,651 dan $p\text{-value}$ sebesar 1. Maka, keputusan yang diambil adalah terima H_0 karena nilai $p\text{-value} > \alpha$. Dengan demikian, pada tingkat kepercayaan 95% dapat dikatakan bahwa model regresi yang digunakan cocok.

c. Koefisien Determinasi Model

Tabel 4.24 menunjukkan koefisien determinasi Pseudo R^2 yang mengukur proporsi variasi data yang dijelaskan oleh model melalui nilai Cox and Snell R^2 , Nagelkerke R^2 , dan McFadden R^2

Tabel 4.24 Koefisien Determinasi

Pseudo R-Square	
Cox and Snell	0,420
Nagelkerke	0,470
McFadden	0,244
Link function: Logit.	

Metode Cox and Snell memberikan nilai sebesar 0,420 yang berarti bahwa variabel independen mampu menjelaskan variabel dependen sebesar 42%. Metode Nagelkerke memberikan nilai sebesar 0,470 yang berarti bahwa variabel independen mampu menjelaskan variabel dependen sebesar 47%. Metode McFadden memberikan nilai sebesar 0,244 yang berarti bahwa variabel independen mampu menjelaskan variabel dependen sebesar 24,4%.

d. Uji Parsial

Tabel 4.25 menyajikan informasi uji signifikansi variabel independen melalui uji Wald. Uji Hipotesis dilakukan dengan membandingkan nilai sigma dengan derajat kesalahan 0,05.

Secara keseluruhan variabel independen yang signifikan mempengaruhi intensi adopsi kendaraan listrik adalah frekuensi *sharing* di media sosial, tingkat kepedulian lingkungan, harga beli, biaya perawatan, kecepatan maksimum sepeda motor listrik, waktu pengisian baterai, ketersediaan infrastruktur *charging station* di tempat kerja, ketersediaan infrastruktur *charging station* di rumah, kebijakan insentif pembelian, dan kebijakan insentif diskon biaya pengisian daya.

Tabel 4.25 Hasil Uji Parsial

<i>Parameter Estimates</i>								
		<i>Estimate</i>	<i>Std. Error</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>95% Confidence Interval</i>	
							<i>Lower Bound</i>	<i>Upper Bound</i>
<i>Threshold</i>	[IP1 = 1,00]	5,967	1,099	29,488	1	0,000	3,813	8,120
	[IP1 = 2,00]	8,242	1,007	66,928	1	0,000	6,267	10,217
	[IP1 = 3,00]	11,153	1,024	118,615	1	0,000	9,146	13,161
	[IP1 = 4,00]	13,716	1,055	169,078	1	0,000	11,649	15,784
<i>Location</i>	SD6	0,227	0,125	3,317	1	0,069	-0,017	0,471
	SD7	0,032	0,091	0,122	1	0,726	-0,146	0,209
	SD8	0,180	0,128	1,962	1	0,161	-0,072	0,431
	SD9	0,111	0,045	6,164	1	0,013	0,023	0,198
	SD10	0,016	0,054	0,089	1	0,765	-0,090	0,122
	SD11	0,226	0,098	5,274	1	0,022	0,033	0,419
	FI1	0,348	0,082	18,176	1	0,000	0,188	0,508

Tabel 4.25 Hasil Uji Parsial (lanjutan)

	<i>Estimate</i>	<i>Std. Error</i>	Wald	df	Sig.	95% <i>Confidence Interval</i>	
						<i>Lower Bound</i>	<i>Upper Bound</i>
FI2	-0,069	0,074	0,855	1	0,355	-0,214	0,077
FI3	0,136	0,085	2,576	1	0,109	-0,030	0,302
FI4	0,193	0,081	5,719	1	0,017	0,035	0,351
TE1	0,146	0,091	2,598	1	0,107	-0,032	0,324
TE2	0,167	0,086	3,763	1	0,05	-0,002	0,335
TE3	0,240	0,083	8,397	1	0,004	0,078	0,403
TE4	-0,005	0,096	0,002	1	0,962	-0,193	0,184
TE5	0,068	0,086	0,638	1	0,424	-0,099	0,236
ML1	-0,127	0,112	1,301	1	0,254	-0,346	0,091
ML2	0,309	0,115	7,238	1	0,007	0,084	0,535
ML3	0,253	0,097	6,885	1	0,009	0,064	0,443
ML4	0,134	0,100	1,787	1	0,181	-0,062	0,330
ML5	0,301	0,126	5,692	1	0,017	0,054	0,548
ML6	-0,059	0,140	0,180	1	0,672	-0,334	0,215
ML7	0,521	0,137	14,534	1	0,000	0,253	0,790
SD2	-0,168	0,116	2,106	1	0,147	-0,395	0,059
SD4	0,036	0,069	0,271	1	0,603	-0,099	0,170
[SD1=1,00]	0,349	0,708	0,243	1	0,622	-1,039	1,736
[SD1=2,00]	0,173	0,687	0,064	1	0,801	-1,174	1,520
[SD1=3,00]	0			0			
[SD3=1,00]	0,117	0,135	0,753	1	0,385	-0,147	0,381
[SD3=2,00]	0			0			
[SD5=1,00]	-0,195	0,281	0,483	1	0,487	-0,746	0,356
[SD5=2,00]	0,0000	0,320	0,000	1	0,999	-0,628	0,629
[SD5=3,00]	-0,110	0,209	0,275	1	0,600	-0,520	0,301
[SD5=4,00]	0,147	0,208	0,500	1	0,480	-0,261	0,556
[SD5=5,00]	0			0			

*Signifikan pada $\alpha = 0,05$.

e. Hasil Uji Hipotesis

Hipotesis diterima atau ditolak berdasarkan nilai signifikansi hasil uji parsial.

H_0 : Faktor tidak berpengaruh signifikan pada intensi adopsi sepeda motor listrik.

H_a : Faktor berpengaruh signifikan pada intensi adopsi sepeda motor listrik.

Apabila faktor memiliki nilai signifikansi $\leq 0,05$ maka hipotesis alternatif (H_a) diterima dan sebaliknya apabila faktor memiliki nilai signifikansi $\geq 0,05$ maka hipotesis alternatif (H_a) ditolak. Tabel 4.26 menunjukkan hasil uji hipotesis model regresi logistik.

Tabel 4.26 Hasil Hipotesis Model Regresi Logistik

Kode	Hipotesis	Hasil
H1	Status pernikahan berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Tolak
H2	Usia berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Tolak
H3	Jenis kelamin berpengaruh signifikan positif terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik	Tolak
H4	Tingkat pendidikan terakhir berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Tolak
H5	Jenis pekerjaan berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Tolak
H6	Tingkat konsumsi bulanan berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik.	Tolak
H7	Tingkat pendapatan per bulan berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Tolak
H8	Jumlah kepemilikan motor berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Tolak
H9	Frekuensi <i>sharing</i> di media sosial berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Terima
H10	Ukuran jangkauan jejaring sosial berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Tolak
H11	Kepedulian lingkungan berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Terima
H12	Harga beli berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Terima
H13	<i>Battery cost</i> berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Tolak
H14	Biaya pengisian bahan bakar berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Tolak
H15	Biaya perawatan berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Terima
H16	Kemampuan jarak tempuh berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Tolak
H17	<i>Power</i> berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Terima
H18	Waktu pengisian baterai berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Terima
H19	<i>Safety</i> berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Tolak
H20	<i>Battery life</i> berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Tolak
H21	Infrastruktur <i>charging station</i> di tempat umum berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Tolak
H22	Infrastruktur <i>charging station</i> di tempat kerja berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Terima

Tabel 4.26 Hasil Hipotesis Model Regresi Logistik (lanjutan)

Kode	Hipotesis	Hasil
H23	Infrastruktur <i>charging station</i> di rumah berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Terima
H24	Ketersediaan tempat servis berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Tolak
H25	Kebijakan insentif adopsi berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Terima
H26	Kebijakan insentif diskon pajak tahunan berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Tolak
H27	Kebijakan insentif diskon biaya pengisian daya berpengaruh signifikan positif pada intensi adopsi sepeda motor listrik	Terima

f. Pembentukan model

Program pengolahan data dengan SPSS menyajikan arah yang terbalik pada *output location* di *parameter estimates* regresi logistik ordinal. Oleh karena itu untuk penulisan model, arah koefisien parameter pada *location* harus dibalik arahnya. Berikut ini merupakan persamaan fungsi pada regresi logistik ordinal berdasarkan Persamaan 2.13 dan hasil uji parsial pada Tabel 4.25. Variabel independen yang bersifat kualitatif adalah status pernikahan, jenis kelamin, dan jenis pekerjaan masuk ke kategori *factor* dalam SPSS sehingga setiap pilihan jawaban dalam variabel memiliki parameter regresi masing-masing. Sedangkan variabel independen lainnya bersifat kuantitatif dan hanya memiliki satu parameter untuk satu variabel independen. Tabel 4.27 menunjukkan keterangan notasi yang digunakan dalam persamaan. Jawaban “sangat setuju” merupakan *reference category* sehingga persamaan logit hanya untuk membentuk keempat kategori jawaban lainnya.

- Persamaan logit untuk pilihan jawaban “sangat tidak setuju” mengadopsi sepeda motor listrik.

$$\begin{aligned}
 g(Y \leq 1|X_i) = & \beta_{01} + \beta_{1a}X_{1a} + \beta_{1b}X_{1b} + \beta_{1c}X_{1c} + \beta_2X_2 + \beta_{3a}X_{3a} + \beta_{3b}X_{3b} + \beta_4X_4 \\
 & + \beta_{5a}X_{5a} + \beta_{5b}X_{5b} + \beta_{5c}X_{5c} + \beta_{5d}X_{5d} + \beta_{5e}X_{5e} + \beta_6X_6 + \beta_7X_7 + \\
 & \beta_8X_8 + \beta_9X_9 + \beta_{10}X_{10} + \beta_{11}X_{11} + \beta_{12}X_{12} + \beta_{13}X_{13} + \beta_{14}X_{14} + \\
 & \beta_{15}X_{15} + \beta_{16}X_{16} + \beta_{17}X_{17} + \beta_{18}X_{18} + \beta_{19}X_{19} + \beta_{20}X_{20} + \beta_{21}X_{21} + \\
 & \beta_{22}X_{22} + \beta_{23}X_{23} + \beta_{24}X_{24} + \beta_{25}X_{25} + \beta_{26}X_{26} + \beta_{27}X_{27}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
&= 5,967 - 0,349X_{1a} - 0,173X_{1b} + 0 X_{1c} + 0,168X_2 - 0,117X_{3a} + \\
&0X_{3b} - 0,036X_4 + 0,195X_{5a} + 0 X_{5b} + 0,11X_{5c} - 0,147X_{5d} - 0X_{5e} \\
&- 0,227X_6 - 0,032X_7 - 0,180X_8 - 0,111X_9 - 0,016X_{10} - 0,226X_{11} \\
&- 0,348X_{12} + 0,069X_{13} - 0,136X_{14} - 0,193X_{15} - 0,146X_{16} - \\
&0,167X_{17} - 0,240X_{18} + 0,005X_{19} - 0,068X_{20} + 0,127X_{21} - \\
&0,309X_{22} - 0,253X_{23} - 0,134X_{24} - 0,301X_{25} + 0,059X_{26} - \\
&0,527X_{27}
\end{aligned}$$

- Persamaan logit untuk pilihan jawaban “tidak setuju” mengadopsi sepeda motor listrik.

$$\begin{aligned}
g(Y \leq 2|X_i) &= \beta_{02} + \beta_{1a}X_{1a} + \beta_{1b}X_{1b} + \beta_{1c}X_{1c} + \beta_2X_2 + \beta_{3a}X_{3a} + \beta_{3b}X_{3b} + \beta_4X_4 \\
&+ \beta_{5a}X_{5a} + \beta_{5b}X_{5b} + \beta_{5c}X_{5c} + \beta_{5d}X_{5d} + \beta_{5e}X_{5e} + \beta_6X_6 + \beta_7X_7 + \\
&\beta_8X_8 + \beta_9X_9 + \beta_{10}X_{10} + \beta_{11}X_{11} + \beta_{12}X_{12} + \beta_{13}X_{13} + \beta_{14}X_{14} + \\
&\beta_{15}X_{15} + \beta_{16}X_{16} + \beta_{17}X_{17} + \beta_{18}X_{18} + \beta_{19}X_{19} + \beta_{20}X_{20} + \beta_{21}X_{21} + \\
&\beta_{22}X_{22} + \beta_{23}X_{23} + \beta_{24}X_{24} + \beta_{25}X_{25} + \beta_{26}X_{26} + \beta_{27}X_{27} \\
&= 8,242 - 0,349X_{1a} - 0,173X_{1b} + 0 X_{1c} + 0,168X_2 - 0,117X_{3a} + \\
&0X_{3b} - 0,036X_4 + 0,195X_{5a} + 0 X_{5b} + 0,11X_{5c} - 0,147X_{5d} - 0X_{5e} \\
&- 0,227X_6 - 0,032X_7 - 0,180X_8 - 0,111X_9 - 0,016X_{10} - 0,226X_{11} \\
&- 0,348X_{12} + 0,069X_{13} - 0,136X_{14} - 0,193X_{15} - 0,146X_{16} - \\
&0,167X_{17} - 0,240X_{18} + 0,005X_{19} - 0,068X_{20} + 0,127X_{21} - \\
&0,309X_{22} - 0,253X_{23} - 0,134X_{24} - 0,301X_{25} + 0,059X_{26} - \\
&0,527X_{27}
\end{aligned}$$

- Persamaan logit untuk pilihan jawaban “ragu-ragu” mengadopsi sepeda motor listrik.

$$\begin{aligned}
g(Y \leq 3|X_i) &= \beta_{03} + \beta_{1a}X_{1a} + \beta_{1b}X_{1b} + \beta_{1c}X_{1c} + \beta_2X_2 + \beta_{3a}X_{3a} + \beta_{3b}X_{3b} + \beta_4X_4 \\
&+ \beta_{5a}X_{5a} + \beta_{5b}X_{5b} + \beta_{5c}X_{5c} + \beta_{5d}X_{5d} + \beta_{5e}X_{5e} + \beta_6X_6 + \beta_7X_7 + \\
&\beta_8X_8 + \beta_9X_9 + \beta_{10}X_{10} + \beta_{11}X_{11} + \beta_{12}X_{12} + \beta_{13}X_{13} + \beta_{14}X_{14} + \\
&\beta_{15}X_{15} + \beta_{16}X_{16} + \beta_{17}X_{17} + \beta_{18}X_{18} + \beta_{19}X_{19} + \beta_{20}X_{20} + \beta_{21}X_{21} + \\
&\beta_{22}X_{22} + \beta_{23}X_{23} + \beta_{24}X_{24} + \beta_{25}X_{25} + \beta_{26}X_{26} + \beta_{27}X_{27} \\
&= 11,153 - 0,349X_{1a} - 0,173X_{1b} + 0 X_{1c} + 0,168X_2 - 0,117X_{3a} + \\
&0X_{3b} - 0,036X_4 + 0,195X_{5a} + 0 X_{5b} + 0,11X_{5c} - 0,147X_{5d} - 0X_{5e} \\
&- 0,227X_6 - 0,032X_7 - 0,180X_8 - 0,111X_9 - 0,016X_{10} - 0,226X_{11} \\
&- 0,348X_{12} + 0,069X_{13} - 0,136X_{14} - 0,193X_{15} - 0,146X_{16} -
\end{aligned}$$

$$0,167X_{17} - 0,240X_{18} + 0,005X_{19} - 0,068X_{20} + 0,127X_{21} - \\ 0,309X_{22} - 0,253X_{23} - 0,134X_{24} - 0,301X_{25} + 0,059X_{26} - \\ 0,527X_{27}$$

- Persamaan logit untuk pilihan jawaban “setuju” mengadopsi sepeda motor listrik.

$$g(Y \leq 4|X_i) = \beta_{04} + \beta_{1a}X_{1a} + \beta_{1b}X_{1b} + \beta_{1c}X_{1c} + \beta_2X_2 + \beta_{3a}X_{3a} + \beta_{3b}X_{3b} + \beta_4X_4 \\ + \beta_{5a}X_{5a} + \beta_{5b}X_{5b} + \beta_{5c}X_{5c} + \beta_{5d}X_{5d} + \beta_{5e}X_{5e} + \beta_6X_6 + \beta_7X_7 + \\ \beta_8X_8 + \beta_9X_9 + \beta_{10}X_{10} + \beta_{11}X_{11} + \beta_{12}X_{12} + \beta_{13}X_{13} + \beta_{14}X_{14} + \\ \beta_{15}X_{15} + \beta_{16}X_{16} + \beta_{17}X_{17} + \beta_{18}X_{18} + \beta_{19}X_{19} + \beta_{20}X_{20} + \beta_{21}X_{21} + \\ \beta_{22}X_{22} + \beta_{23}X_{23} + \beta_{24}X_{24} + \beta_{25}X_{25} + \beta_{26}X_{26} + \beta_{27}X_{27} \\ = 13,716 - 0,349X_{1a} - 0,173X_{1b} + 0X_{1c} + 0,168X_2 - 0,117X_{3a} + \\ 0X_{3b} - 0,036X_4 + 0,195X_{5a} + 0X_{5b} + 0,11X_{5c} - 0,147X_{5d} - 0X_{5e} \\ - 0,227X_6 - 0,032X_7 - 0,180X_8 - 0,111X_9 - 0,016X_{10} - 0,226X_{11} \\ - 0,348X_{12} + 0,069X_{13} - 0,136X_{14} - 0,193X_{15} - 0,146X_{16} - \\ 0,167X_{17} - 0,240X_{18} + 0,005X_{19} - 0,068X_{20} + 0,127X_{21} - \\ 0,309X_{22} - 0,253X_{23} - 0,134X_{24} - 0,301X_{25} + 0,059X_{26} - \\ 0,527X_{27}$$

Sehingga persamaan peluang regresi logistik ordinal pada intensi adopsi kendaraan listrik dapat dituliskan sesuai Persamaan 2.14, Persamaan 2.15, Persamaan 2.16, Persamaan 2.17, dan Persamaan 2.18.

- Persamaan peluang untuk pilihan jawaban “sangat tidak setuju” mengadopsi sepeda motor listrik

$$P_1(X_i) = P(Y \leq 1|X_i) \\ = \frac{e^{g(Y \leq 1|X_i)}}{1 + e^{g(Y \leq 1|X_i)}}$$

- Persamaan peluang untuk pilihan jawaban “tidak setuju” mengadopsi sepeda motor listrik

$$P_2(X_i) = P(Y = 2|X_i) \\ = P(Y \leq 2|X_i) - P(Y \leq 1|X_i) \\ = \frac{e^{g(Y \leq 2|X_i)}}{1 + e^{g(Y \leq 2|X_i)}} - \frac{e^{g(Y \leq 1|X_i)}}{1 + e^{g(Y \leq 1|X_i)}}$$

- Persamaan peluang untuk pilihan jawaban “ragu-ragu” mengadopsi sepeda motor listrik

$$\begin{aligned}
 P_3(X_i) &= P(Y = 3|X_i) \\
 &= P(Y \leq 3|X_i) - P(Y \leq 2|X_i) \\
 &= \frac{e^{g(Y \leq 3|X_i)}}{1 + e^{g(Y \leq 3|X_i)}} - \frac{e^{g(Y \leq 2|X_i)}}{1 + e^{g(Y \leq 2|X_i)}}
 \end{aligned}$$

- Persamaan peluang untuk pilihan jawaban “setuju” mengadopsi sepeda motor listrik

$$\begin{aligned}
 P_4(X_i) &= P(Y = 4|X_i) \\
 &= P(Y \leq 4|X_i) - P(Y \leq 3|X_i) \\
 &= \frac{e^{g(Y \leq 4|X_i)}}{1 + e^{g(Y \leq 4|X_i)}} - \frac{e^{g(Y \leq 3|X_i)}}{1 + e^{g(Y \leq 3|X_i)}}
 \end{aligned}$$

- Persamaan peluang untuk pilihan jawaban “sangat setuju” mengadopsi sepeda motor listrik

$$\begin{aligned}
 P_5(X_i) &= P(Y = 5|X_i) \\
 &= P(Y \leq 5|X_i) - P(Y \leq 4|X_i) \\
 &= 1 - \frac{e^{g(Y \leq 4|X_i)}}{1 + e^{g(Y \leq 4|X_i)}}
 \end{aligned}$$

Tabel 4.27 Keterangan Notasi

No	Notasi	Keterangan
1	$\beta_{01}, \beta_{02}, \beta_{03}, \beta_{04}$	Intersep masing-masing jawaban variabel dependen. 1 (STS), 2 (TS), 3 (N), 4 (S)
2	$\beta_2, \beta_4, \beta_6, \beta_7, \beta_8, \beta_9, \beta_{10}, \beta_{11}, \beta_{12}, \beta_{13}, \beta_{14}, \beta_{15}, \beta_{16}, \beta_{17}, \beta_{18}, \beta_{19}, \beta_{20}, \beta_{21}, \beta_{22}, \beta_{23}, \beta_{24}, \beta_{25}, \beta_{26}, \beta_{27}$	Parameter regresi variabel independen kuantitatif. 2(SD2), 4 (SD4), 6 (SD6), 7(SD7), 8 (SD8), 9 (SD9), 10 (SD10), 11(SD11), 12 (FI1), 13 (FI2), 14 (FI3), 15(FI4), 16 (TE1), 17 (TE2), 18 (TE3), 19(TE4), 20 (TE5), 21 (ML1), 22 (ML2), 23(ML3), 24 (ML4), 25 (ML5), 26 (ML6), 27(ML7)

Tabel 4.27 Keterangan Notasi (lanjutan)

No	Notasi	Kode Model	Keterangan
3		β_{1a}	Parameter regresi variabel independen kualitatif untuk SD1 “belum menikah”
		β_{1b}	Parameter regresi variabel independen kualitatif untuk SD1 “menikah”
		β_{1c}	Parameter regresi variabel independen kualitatif untuk SD1 “lainnya”
4		β_{3a}	Parameter regresi variabel independen kualitatif untuk SD3 “pria”
		β_{3b}	Parameter regresi variabel independen kualitatif untuk SD3 “wanita”
5		β_{5a}	Parameter regresi variabel independen kualitatif untuk SD5 “pelajar/mahasiswa”
		β_{5b}	Parameter regresi variabel independen kualitatif untuk SD5 “PNS”
		β_{5c}	Parameter regresi variabel independen kualitatif untuk SD5 “pegawai swasta”
		β_{5d}	Parameter regresi variabel independen kualitatif untuk SD5 “wiraswasta”
		β_{5e}	Parameter regresi variabel independen kualitatif untuk SD5 “lainnya”
6	Y	IP	Intensi Penggunaan (variabel dependen)
7	X1	SD1	Status Pernikahan
8	X2	SD2	Usia
9	X3	SD3	Jenis kelamin
10	X4	SD4	Pendidikan terakhir
11	X5	SD5	Pekerjaan
12	X6	SD6	Tingkat konsumsi/pengeluaran bulanan
13	X7	SD7	Tingkat pendapatan bulanan
14	X8	SD8	Jumlah kepemilikan motor
15	X9	SD9	Frekuensi <i>sharing</i> di media sosial
16	X10	SD10	Ukuran jangkauan jejaring sosial
17	X11	SD11	Kepedulian lingkungan
18	X12	FI1	Harga beli

Tabel 4.27 Keterangan Notasi (lanjutan)

No	Notasi	Kode Model	Keterangan
19	X13	FI2	<i>Battery cost</i>
20	X14	FI3	Biaya pengisian bahan bakar
21	X15	FI4	Biaya perawatan
22	X16	TE1	Kemampuan jarak tempuh
23	X17	TE2	<i>Power</i>
24	X18	TE3	Waktu pengisian baterai
25	X19	TE4	<i>Safety</i>
26	X20	TE5	<i>Battery life</i>
27	X21	ML1	Infrastruktur <i>charging station</i> di tempat umum
28	X22	ML2	Infrastruktur <i>charging station</i> di tempat kerja
29	X23	ML3	Infrastruktur <i>charging station</i> di rumah
30	X24	ML4	Ketersediaan tempat servis
31	X25	ML5	Kebijakan insentif pembelian
32	X26	ML6	Kebijakan insentif diskon pajak tahunan
33	X27	ML7	Kebijakan insentif diskon biaya pengisian daya
34	X_i		Pengamatan ke i , $i = 1, 2, 3, \dots, n$ n = jumlah pengamatan
35	$g(Y \leq 1 X_i)$		Persamaan logit untuk pilihan jawaban “sangat tidak setuju”
36	$g(Y \leq 2 X_i)$		Persamaan logit untuk pilihan jawaban “tidak setuju”
37	$g(Y \leq 3 X_i)$		Persamaan logit untuk pilihan jawaban “ragu-ragu”
38	$g(Y \leq 4 X_i)$		Persamaan logit untuk pilihan jawaban “setuju”
39	$P_1(X_i)$		Peluang untuk pilihan jawaban “sangat tidak setuju”
40	$P_2(X_i)$		Peluang untuk pilihan jawaban “tidak setuju”
41	$P_3(X_i)$		Peluang untuk pilihan jawaban “ragu-ragu”
39	$P_4(X_i)$		Peluang untuk pilihan jawaban “setuju”
40	$P_5(X_i)$		Peluang untuk pilihan jawaban “sangat setuju”

Persamaan regresi logistik ordinal yang telah terbentuk kemudian diterapkan dengan mengambil 1 sampel jawaban responden yang ditampilkan pada Tabel 4.28.

Tabel 4.28. Sampel Jawaban Responden

Variabel	Jawaban	Kode Persamaan	Nilai
Status Pernikahan	Belum menikah	X1a	0
	Menikah	X1b	2
	Lainnya	X1c	0
Usia	31-45	X2	2
Jenis Kelamin	Laki-laki	X3a	1
	Perempuan	X3b	0
Pendidikan terakhir	S2	X4	4
Jenis Pekerjaan	Pelajar/Mahasiswa	X5a	0
	PNS	X5b	0
	Pegawai Swasta	X5c	3
	Wiraswasta	X5d	0
	Lainnya	X5e	0
Tingkat konsumsi bulanan	Rp. 2.000.000-5.999.999	X6	2
Tingkat pendapatan bulanan	Rp. 6.000.000-9.999.999	X7	3
Jumlah kepemilikan motor	≥ 2	X8	3
Frekuensi sharing di media sosial	beberapa kali/bulan	X9	4
Ukuran jangkauan jejaring sosial	100-500 orang	X10	2
Kepedulian lingkungan	1	X11	1
Harga beli	3	X12	3
Battery cost	3	X13	3
Biaya pengisian bahan bakar	5	X14	5
Biaya perawatan	4	X15	4
Kemampuan jarak tempuh	5	X16	5
Power	4	X17	4
Waktu pengisian baterai	5	X18	5
Safety	4	X19	4
Battery life	4	X20	4
Infrastruktur <i>charging station</i> di tempat umum	4	X21	4
Infrastruktur <i>charging station</i> di tempat kerja	4	X22	4
Infrastruktur <i>charging station</i> di rumah	2	X23	2
Ketersediaan tempat servis	5	X24	5
Kebijakan insentif pembelian	5	X25	5
Kebijakan insentif diskon pajak tahunan	5	X26	5
Kebijakan insentif diskon biaya pengisian daya	5	X27	5

Berikut ini merupakan nilai fungsi berdasarkan persamaan fungsi pada regresi logistik ordinal yang telah terbentuk.

- Nilai persamaan logit untuk pilihan jawaban “sangat tidak setuju” mengadopsi sepeda motor listrik berdasarkan jawaban sampel 1.

$$g(Y \leq 1|X_1) = 5,967 - 0,349 (0) - 0,173 (2) + 0 (0) + 0,168 (2) - 0,117 (1) + 0 (0) - 0,036 (4) + 0,195 (0) + 0 (0) + 0,11 (3) - 0,147 (0) - 0 (0) - 0,227(2) - 0,032 (3) - 0,180 (3) - 0,111 (4) - 0,016 (2) - 0,226 (1) - 0,348 (3) + 0,069 (3) - 0,136 (5) - 0,193 (4) - 0,146 (5) - 0,167 (4) - 0,240 (5) + 0,005 (4) - 0,068 (4) + 0,127 (4) - 0,309 (4) - 0,253 (2) - 0,134 (5) - 0,301 (5) + 0,059 (5) - 0,527 (5)$$

$$g(Y \leq 1|X_1) = -6,627$$

- Nilai persamaan logit untuk pilihan jawaban “tidak setuju” mengadopsi sepeda motor listrik berdasarkan jawaban sampel 1.

$$g(Y \leq 2|X_1) = 8,242 - 0,349 (0) - 0,173 (2) + 0 (0) + 0,168 (2) - 0,117 (1) + 0 (0) - 0,036 (4) + 0,195 (0) + 0 (0) + 0,11 (3) - 0,147 (0) - 0 (0) - 0,227(2) - 0,032 (3) - 0,180 (3) - 0,111 (4) - 0,016 (2) - 0,226 (1) - 0,348 (3) + 0,069 (3) - 0,136 (5) - 0,193 (4) - 0,146 (5) - 0,167 (4) - 0,240 (5) + 0,005 (4) - 0,068 (4) + 0,127 (4) - 0,309 (4) - 0,253 (2) - 0,134 (5) - 0,301 (5) + 0,059 (5) - 0,527 (5)$$

$$g(Y \leq 2|X_1) = -4,351$$

- Nilai persamaan logit untuk pilihan jawaban “ragu-ragu” mengadopsi sepeda motor listrik berdasarkan jawaban sampel 1.

$$g(Y \leq 3|X_1) = 11,153 - 0,349 (0) - 0,173 (2) + 0 (0) + 0,168 (2) - 0,117 (1) + 0 (0) - 0,036 (4) + 0,195 (0) + 0 (0) + 0,11 (3) - 0,147 (0) - 0 (0) - 0,227(2) - 0,032 (3) - 0,180 (3) - 0,111 (4) - 0,016 (2) - 0,226 (1) - 0,348 (3) + 0,069 (3) - 0,136 (5) - 0,193 (4) - 0,146 (5) - 0,167 (4) - 0,240 (5) + 0,005 (4) - 0,068 (4) + 0,127 (4) - 0,309 (4) - 0,253 (2) - 0,134 (5) - 0,301 (5) + 0,059 (5) - 0,527 (5)$$

$$g(Y \leq 3|X_1) = -1,440$$

- Nilai persamaan logit untuk pilihan jawaban “setuju” mengadopsi sepeda motor listrik berdasarkan jawaban sampel 1.

$$\begin{aligned}(Y \leq 4|X_1) &= 13,716 - 0,349 (0) - 0,173 (2) + 0 (0) + 0,168 (2) - 0,117 (1) + 0 (0) \\ &\quad - 0,036 (4) + 0,195 (0) + 0 (0) + 0,11 (3) - 0,147 (0) - 0 (0) - \\ &\quad 0,227(2) - 0,032 (3) - 0,180 (3) - 0,111 (4) - 0,016 (2) - 0,226 (1) - \\ &\quad 0,348 (3) + 0,069 (3) - 0,136 (5) - 0,193 (4) - 0,146 (5) - 0,167 (4) \\ &\quad - 0,240 (5) + 0,005 (4) - 0,068 (4) + 0,127 (4) - 0,309 (4) - 0,253 (2) \\ &\quad - 0,134 (5) - 0,301 (5) + 0,059 (5) - 0,527 (5)\end{aligned}$$

$$(Y \leq 4|X_1) = 1,123$$

Sehingga peluang untuk menjawab setiap kriteria jawaban pada variabel dependen dihitung sebagai berikut.

- Peluang untuk pilihan jawaban “sangat tidak setuju” mengadopsi sepeda motor listrik berdasarkan jawaban sampel 1.

$$\begin{aligned}P_1(X_i) &= P(Y \leq 1|X_i) \\ &= \frac{e^{g(Y \leq 1|X_i)}}{1 + e^{g(Y \leq 1|X_i)}} \\ &= \frac{e^{-6,627}}{1 + e^{-6,627}} \\ &= 0,0013\end{aligned}$$

- Peluang untuk pilihan jawaban “tidak setuju” mengadopsi sepeda motor listrik berdasarkan jawaban sampel 1.

$$\begin{aligned}P_2(X_i) &= P(Y = 2|X_i) \\ &= P(Y \leq 2|X_i) - P(Y \leq 1|X_i) \\ &= \frac{e^{g(Y \leq 2|X_i)}}{1 + e^{g(Y \leq 2|X_i)}} - \frac{e^{g(Y \leq 1|X_i)}}{1 + e^{g(Y \leq 1|X_i)}} \\ &= \frac{e^{(-4,351)}}{1 + e^{(-4,351)}} - \frac{e^{(-6,627)}}{1 + e^{(-6,627)}} \\ &= 0,0114\end{aligned}$$

- Peluang untuk pilihan jawaban “ragu-ragu” mengadopsi sepeda motor listrik berdasarkan jawaban sampel 1.

$$\begin{aligned}
 P_3(X_i) &= P(Y = 3|X_i) \\
 &= P(Y \leq 3|X_i) - P(Y \leq 2|X_i) \\
 &= \frac{e^{g(Y \leq 4|X_i)}}{1 + e^{g(Y \leq 4|X_i)}} - \frac{e^{g(Y \leq 3|X_i)}}{1 + e^{g(Y \leq 3|X_i)}} \\
 &= \frac{e^{-1,440}}{1 + e^{-1,440}} - \frac{e^{-4,351}}{1 + e^{-4,351}} \\
 &= 0,1788
 \end{aligned}$$

- Peluang untuk pilihan jawaban “setuju” mengadopsi sepeda motor listrik berdasarkan jawaban sampel 1.

$$\begin{aligned}
 P_4(X_i) &= P(Y = 4|X_i) \\
 &= P(Y \leq 4|X_i) - P(Y \leq 3|X_i) \\
 &= \frac{e^{g(Y \leq 4|X_i)}}{1 + e^{g(Y \leq 4|X_i)}} - \frac{e^{g(Y \leq 3|X_i)}}{1 + e^{g(Y \leq 3|X_i)}} \\
 &= \frac{e^{1,123}}{1 + e^{1,123}} - \frac{e^{-1,440}}{1 + e^{-1,440}} \\
 &= 0,5630
 \end{aligned}$$

- Peluang untuk pilihan jawaban “sangat setuju” mengadopsi sepeda motor listrik berdasarkan jawaban sampel 1.

$$\begin{aligned}
 P_5(X_i) &= P(Y = 5|X_i) \\
 &= P(Y \leq 5|X_i) - P(Y \leq 4|X_i) \\
 &= 1 - \frac{e^{1,123}}{1 + e^{1,123}} \\
 &= 0,2455
 \end{aligned}$$

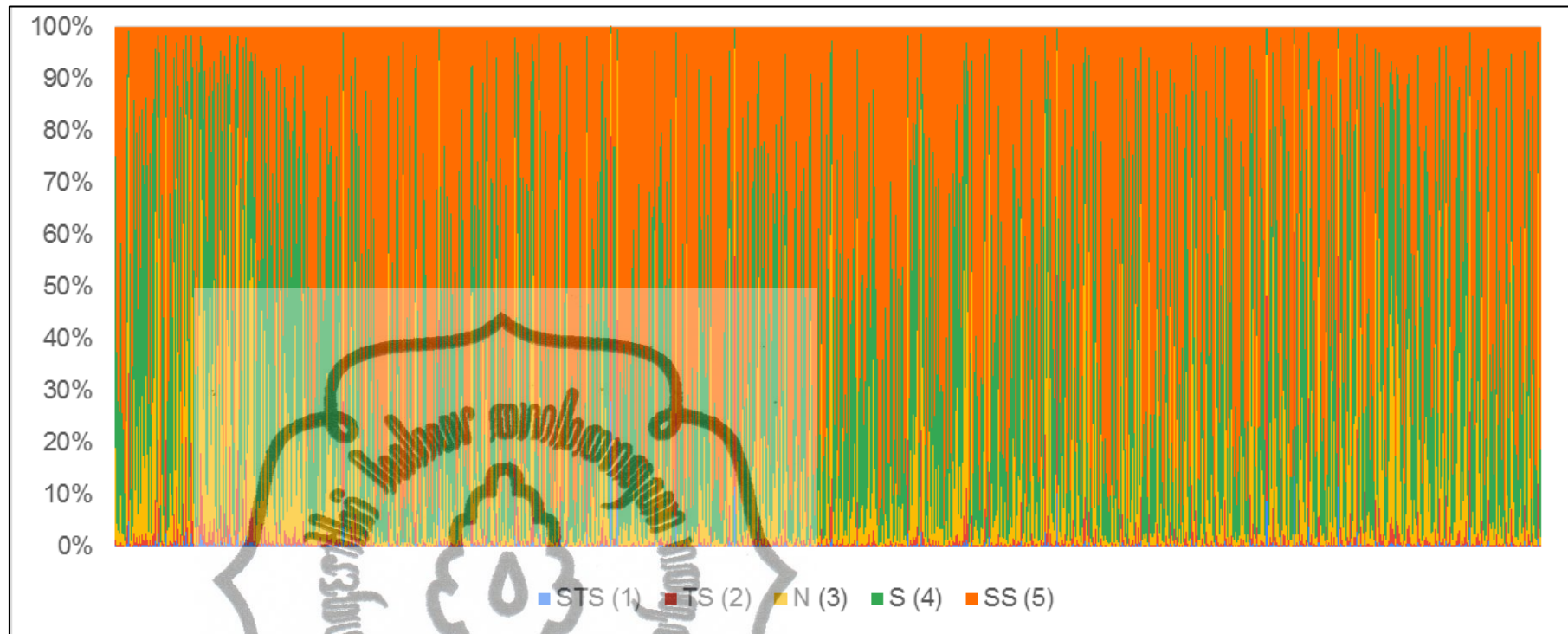
Apabila peluang dari kelima kategori jawaban variabel dependen dijumlahkan menghasilkan angka 1 seperti perhitungan berikut ini.

$$\begin{aligned}
 P_1(X_i) + P_2(X_i) + P_3(X_i) + P_4(X_i) + P_5(X_i) &= 0,0013 + 0,0114 + 0,1788 + \\
 &\quad 0,5630 + 0,2455 \\
 &= 1
 \end{aligned}$$

Responden yang memiliki jawaban seperti tertera pada Tabel 4.26 memiliki peluang untuk sangat tidak setuju mengadopsi sepeda motor listrik sebesar 0,0013, peluang untuk tidak setuju mengadopsi sepeda motor listrik sebesar 0,0114, peluang untuk ragu-ragu mengadopsi sepeda motor listrik sebesar 0,1788, peluang untuk setuju mengadopsi sepeda motor listrik sebesar 0,5630, dan peluang untuk sangat setuju mengadopsi sepeda motor listrik sebesar 0,2455. Gambar 4.14 menunjukkan sebaran peluang 1.223 responden, peluang responden setuju dan sangat setuju mengadopsi sepeda motor listrik ditunjukkan dengan warna jingga dan hijau. Area yang berwarna jingga dan hijau ini cukup luas menunjukkan bahwa sepeda motor listrik dapat diterima oleh masyarakat Indonesia.

4.2.6 *Partial Least Squares - Structural Equation Model* (PLS-SEM)

Metode kedua yang digunakan untuk mengolah data adalah *Partial Least Squares - Structural Equation Model* (PLS-SEM). Sesuai model yang digambarkan pada Gambar 4.2, intensi adopsi sepeda motor listrik (IP) dipengaruhi langsung oleh faktor sosiodemografis (SD), faktor finansial (FI), faktor teknologi (TE), dan faktor *macro-level* (ML). Selain itu intensi adopsi sepeda motor listrik (IP) dipengaruhi oleh faktor sosiodemografis (SD) secara tidak langsung melalui faktor finansial (FI). Intensi adopsi sepeda motor listrik (IP) juga secara tidak langsung dipengaruhi faktor finansial (FI) melalui faktor teknologi (TE) dan faktor *macro-level* (ML). Disamping itu, intensi adopsi sepeda motor listrik (IP) juga secara tidak langsung dipengaruhi oleh faktor teknologi (TE) melalui faktor *macro-level* (ML). Variabel laten faktor sosiodemografis (SD) dibentuk dengan 11 variabel indikator yang terdiri dari: (1) Status pernikahan, (2) Usia, (3) Jenis kelamin, (4) Pendidikan terakhir, (5) Pekerjaan, (6) Tingkat konsumsi bulanan, (7) Tingkat pendapatan bulanan, (8) Jumlah kepemilikan motor, (9) Frekuensi *sharing* di media sosial, (10) Ukuran jangkauan jejaring sosial, dan (11) Kepedulian lingkungan.



Gambar 4.14 Sebaran Peluang 1.223 Responden

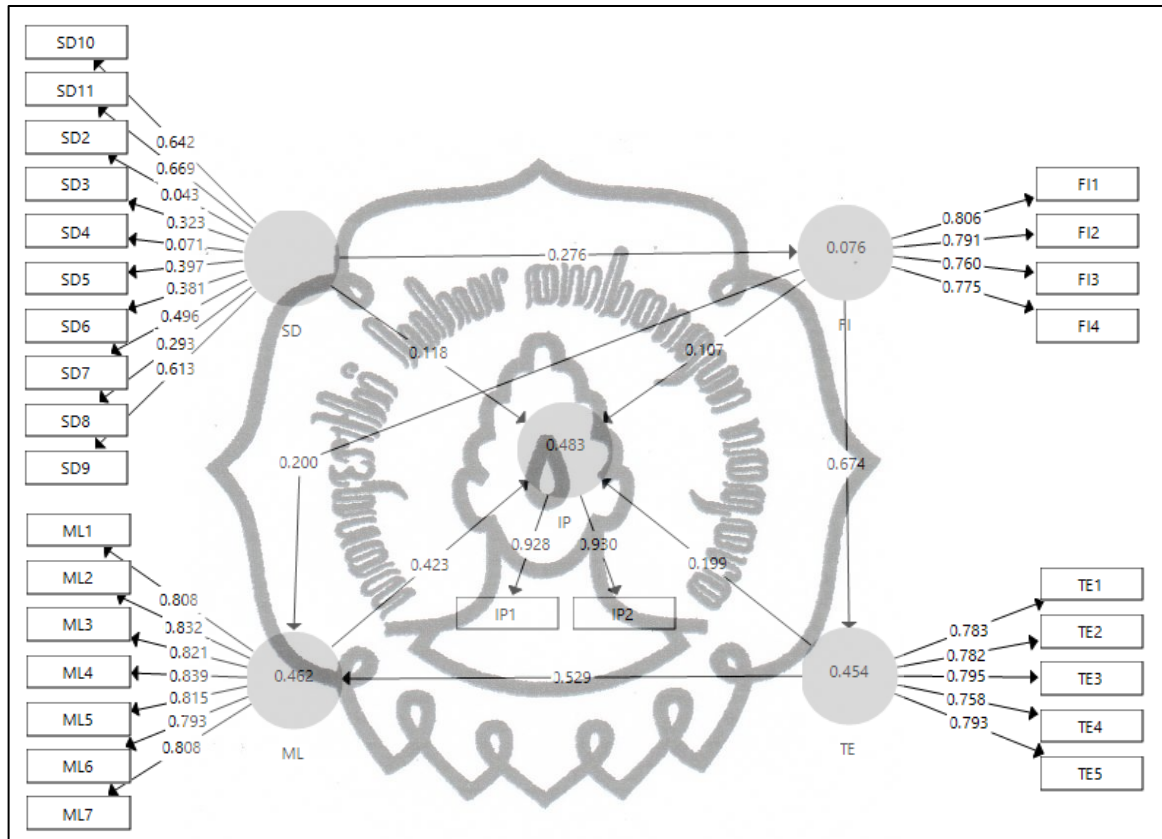
Variabel laten faktor finansial (FI) dibentuk dengan 4 variabel indikator yang terdiri dari: (1) Harga beli, (2) *Battery cost*, (3) Biaya pengisian bahan bakar, dan (4) Biaya perawatan. Variabel laten faktor teknologi (TE) dibentuk dengan 5 variabel indikator yang terdiri dari: (1) Kemampuan jarak tempuh, (2) Power, (3) Waktu pengisian baterai, (4) *Safety*, dan (5) *Battery life*. Variabel laten faktor *macro-level* (ML) dibentuk dengan 7 variabel indikator yang terdiri dari: (1) Infrastruktur *charging station* di tempat umum, (2) Infrastruktur *charging station* di tempat kerja, (3) Infrastruktur *charging station* di rumah, (4) Ketersediaan tempat servis, (5) Kebijakan insentif pembelian, (6) Kebijakan insentif diskon pajak tahunan, dan (7) Kebijakan insentif diskon biaya pengisian daya. Sedangkan variabel laten intensi adopsi sepeda motor listrik (IP) diukur melalui 2 indikator yaitu (1) Keinginan membeli sepeda motor listrik dan Keinginan merekomendasikan sepeda motor listrik ke orang lain (2). Kelima variabel laten diukur dengan menggunakan skala Likert berbasis 5 poin yaitu (1) sangat tidak setuju, (2) tidak setuju, (3) ragu-ragu, (4) setuju, dan (5) sangat setuju. Data diolah dengan menggunakan SMARTPLS3.

Terdapat dua estimasi dalam SMARTPLS yaitu estimasi analisis jalur menggunakan menu *PLS Algorithm* dan estimasi signifikansi *inner model* dan *outer model* menggunakan menu *Bootstrapping*.

Gambar 4.15 adalah hasil estimasi analisis jalur untuk Iterasi 1 dari menu *PLS Algorithm* dalam bentuk analisis jalur. Terdapat dua jenis angka yang tertera dalam Gambar 4.15 dengan penjelasan sebagai berikut.

- (1) Angka yang berada di dalam lingkaran merupakan koefisien determinasi (R^2) yang menunjukkan berapa besar varian variabel laten dependen dijelaskan oleh variabel laten independen. Pada variabel IP dengan nilai R^2 0,483 berarti bahwa variabel SD, FI, TE, dan ML dapat menjelaskan variabel IP sebesar 48,3%. Pada variabel FI dengan nilai R^2 0,076 berarti bahwa variabel SD dapat menjelaskan variabel FI sebesar 7,6%. Pada variabel TE nilai R^2 0,454 berarti bahwa variabel FI dapat menjelaskan variabel TE sebesar 45,4%. Pada variabel ML dengan nilai R^2 0,462 berarti bahwa variabel FI dan TE dapat menjelaskan variabel ML sebesar 46,2%.

(2) Angka di dalam anak panah merupakan koefisien analisis jalur yang menunjukkan besarnya pengaruh variabel laten satu terhadap variabel laten yang lain. Variabel ML (0,462) mempunyai dampak paling besar terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik kemudian diikuti oleh variabel TE (0,199), variabel SD (0,118), dan variabel FI (0,107).



Gambar 4.15 Hasil Analisis Jalur Intensi Adopsi Sepeda Motor Listrik Iterasi 1

Evaluasi model dilakukan setelah melakukan estimasi pertama. Terdapat dua evaluasi yaitu evaluasi *outer model* dan evaluasi *inner model*. Evaluasi *inner model* dapat dilakukan hanya ketika model sudah dikatakan layak berdasar evaluasi *outer model*. Evaluasi *outer model* untuk iterasi 1 dilakukan dengan 4 kriteria sebagai berikut.

(1) *Indicator reliability*

Model dikatakan layak untuk penelitian eksplorasi apabila nilai *outer loading* $\geq 0,5$. Tabel 4.29 menunjukkan *indicator reliability* dengan melihat *outer loading*. Angka *outer loading* juga dapat dilihat pada angka di dalam tanda anak panah dari variabel laten ke variabel indikator.

Tabel 4.29 *Outer Loading* Iterasi 1

	FI	IP	ML	SD	TE
FI1	0,806				
FI2	0,791				
FI3	0,76				
FI4	0,775				
IP1		0,928			

Tabel 4.29 *Outer Loading* Iterasi 1 (lanjutan)

	FI	IP	ML	SD	TE
IP2		0,93			
ML1			0,808		
ML2			0,832		
ML3			0,821		
ML4			0,839		
ML5			0,815		
ML6			0,793		
ML7			0,808		
SD10				0,642	
SD11				0,669	
SD2				0,043	
SD3				0,323	
SD4				0,071	
SD5				0,397	
SD6				0,381	
SD7				0,496	
SD8				0,293	
SD9				0,613	
TE1					0,783
TE2					0,782
TE3					0,795
TE4					0,758
TE5					0,793

Terdapat beberapa indikator yang memiliki nilai *outer loading* kurang dari 0,5 yaitu SD2, SD3, SD4, SD5, SD6, SD7, dan SD8 sehingga variabel indikator ini harus dihilangkan pada iterasi 2.

(2) *Discriminant validity*

Model dikatakan layak untuk penelitian eksplorasi apabila nilai *cross loading* variabel indikator terhadap variabel laten harus lebih besar nilainya terhadap variabel laten yang lain dan nilai *Fornell-Larcker* setiap variabel laten harus lebih

besar dari korelasi antarvariabel laten. Tabel 4.30 dan Tabel 4.31 masing-masing menunjukkan *discriminant validity* yang didalamnya terdapat nilai *cross loading* dan *Fornell-Larcker*.

Tabel 4.30 *Cross Loading* Iterasi 1

	FI	IP	ML	SD	TE
FI1	0,806	0,399	0,402	0,270	0,507
FI2	0,791	0,371	0,404	0,257	0,550
FI3	0,760	0,395	0,482	0,160	0,509
FI4	0,775	0,427	0,453	0,179	0,543
IP1	0,486	0,928	0,593	0,306	0,533
IP2	0,460	0,930	0,608	0,297	0,561
ML1	0,508	0,519	0,808	0,265	0,581
ML2	0,504	0,544	0,832	0,271	0,592
ML3	0,469	0,537	0,821	0,240	0,566
ML4	0,448	0,538	0,839	0,204	0,542
ML5	0,417	0,516	0,815	0,189	0,506
ML6	0,417	0,502	0,793	0,169	0,496
ML7	0,407	0,535	0,808	0,193	0,501
SD10	0,179	0,163	0,136	0,642	0,174
SD11	0,273	0,266	0,249	0,669	0,277
SD2	-0,082	0,002	0,054	0,043	0,016
SD3	0,042	0,034	-0,006	0,323	0,062
SD4	-0,019	-0,014	-0,016	0,071	-0,044
SD5	0,040	0,116	0,109	0,397	0,134
SD6	0,009	0,103	0,060	0,381	0,048
SD7	0,065	0,139	0,118	0,496	0,128
SD8	0,013	0,073	0,037	0,293	0,047
SD9	0,146	0,211	0,157	0,613	0,176
TE1	0,548	0,470	0,527	0,223	0,783
TE2	0,489	0,457	0,506	0,279	0,782
TE3	0,504	0,462	0,495	0,272	0,795
TE4	0,521	0,453	0,542	0,211	0,758
TE5	0,568	0,462	0,524	0,257	0,793

Tabel 4.31 *Fornell-Larcker* Iterasi 1

	FI	IP	ML	SD	TE
FI	0,783				
IP	0,509	0,929			
ML	0,557	0,646	0,817		
SD	0,276	0,325	0,270	0,445	
TE	0,674	0,589	0,664	0,317	0,782

Semua nilai *Fornell-Larcker* lebih besar dari nilai korelasi antara variabel laten namun berdasarkan nilai *cross loading*, variabel indikator SD2 memiliki nilai *cross loading* terhadap variabel laten SD lebih kecil nilainya terhadap variabel laten yang ML sehingga variabel indikator ini harus dihilangkan pada iterasi 2.

(3) *Internal consistency*

Model dikatakan layak untuk penelitian eksplorasi apabila nilai *composite reliability* $\geq 0,6$. Tabel 4.32 menunjukkan *composite reliability* untuk mengetahui *internal consistency*. Semua nilai *composite reliability* untuk setiap variabel laten sudah $\geq 0,6$.

Tabel 4.32 *Composite Reliability* Iterasi 1

<i>Composite Reliability</i>	
FI	0,864
IP	0,926
ML	0,933
SD	0,658
TE	0,888

(4) *Convergent validity*

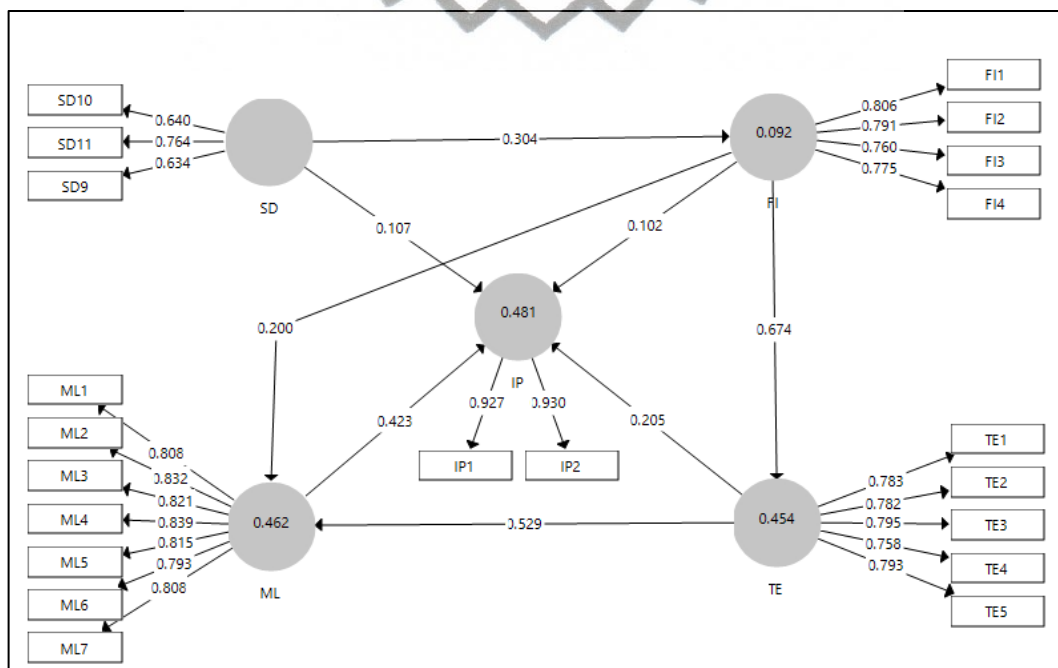
Model dikatakan layak untuk penelitian eksplorasi apabila nilai AVE lebih dari 0,5. Tabel 4.33 menunjukkan *convergent validity* yang diukur dengan *Average Variance Extracted* (AVE). Berdasarkan nilai AVE, variabel laten SD memiliki nilai AVE kurang dari 0,5.

Tabel 4.33 *Average Variance Extracted* (AVE) Iterasi 1

<i>Average Variance Extracted</i> (AVE)	
FI	0,613
IP	0,863
ML	0,667
SD	0,198
TE	0,612

Berdasarkan hasil evaluasi dari Iterasi 1 model belum dikatakan layak, maka pada Iterasi 2 variabel indikator SD2, SD3, SD4, SD5, SD6, SD7, dan SD8 dihilangkan. Gambar 4.16 adalah hasil estimasi analisis jalur untuk Iterasi 2 dari menu *PLS Algorithm* dalam bentuk analisis jalur. Terdapat dua jenis angka yang tertera dalam Gambar 4.16 dengan penjelasan sebagai berikut.

- (1) Angka yang berada di dalam lingkaran merupakan koefisien determinasi (R^2) yang menunjukkan berapa besar varian variabel laten dependen dijelaskan oleh variabel laten independen. Pada variabel IP dengan nilai R^2 0,481 berarti bahwa variabel SD, FI, TE, dan ML dapat menjelaskan variabel IP sebesar 48,1%. Pada variabel FI dengan nilai R^2 0,092 berarti bahwa variabel SD dapat menjelaskan variabel FI sebesar 9,2%. Pada variabel TE nilai R^2 0,454 berarti bahwa variabel FI dapat menjelaskan variabel TE sebesar 45,4%. Pada variabel ML dengan nilai R^2 0,462 berarti bahwa variabel FI dan TE dapat menjelaskan variabel ML sebesar 46,2%.
- (2) Angka di dalam anak panah merupakan koefisien analisis jalur yang menunjukkan besarnya pengaruh variabel laten satu terhadap variabel laten yang lain. Variabel ML (0,423) mempunyai dampak paling besar terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik kemudian diikuti oleh variabel TE (0,205), variabel SD (0,107), dan variabel FI (0,102).



Gambar 4.16 Hasil Analisis Jalur Intensi Adopsi Sepeda Motor Listrik Iterasi 2

Evaluasi *outer model* untuk iterasi 2 dilakukan dengan 4 kriteria sebagai berikut.

(1) *Indicator reliability*

Model dikatakan layak untuk penelitian eksplorasi apabila nilai *outer loading* $\geq 0,5$. Tabel 4.34 menunjukkan *indicator reliability* dengan melihat *outer loading*. Angka *outer loading* juga dapat dilihat pada angka di dalam tanda anak panah dari variabel laten ke variabel indikator. Semua nilai *outer loading* untuk setiap variabel indikator telah lebih dari 0,5.

Tabel 4.34 *Outer Loading* Iterasi 2

	FI	IP	ML	SD	TE
FI1	0,806				
FI2	0,791				
FI3	0,760				
FI4	0,775				
IP1		0,927			
IP2		0,930			
ML1			0,808		
ML2			0,832		
ML3			0,821		
ML4			0,839		
ML5			0,815		
ML6			0,793		
ML7			0,808		
SD10				0,640	
SD11				0,764	
SD9				0,634	
TE1					0,783
TE2					0,782
TE3					0,795
TE4					0,758
TE5					0,793

(2) *Discriminant validity*

Model dikatakan layak untuk penelitian eksplorasi apabila nilai *cross loading* variabel indikator terhadap variabel laten harus lebih besar nilainya terhadap variabel laten yang lain dan nilai *Fornell-Larcker* setiap variabel laten harus lebih besar dari korelasi antarvariabel laten. Tabel 4.35 dan Tabel 4.36 masing-masing

menunjukkan *discriminant validity* yang didalamnya terdapat nilai *cross loading* dan *Fornell-Larcker*.

Tabel 4.35 *Cross Loading* Iterasi 2

	FI	IP	ML	SD	TE
FI1	0,806	0,398	0,402	0,289	0,507
FI2	0,791	0,371	0,404	0,273	0,550
FI3	0,760	0,395	0,482	0,185	0,509
FI4	0,775	0,427	0,453	0,206	0,543
IP1	0,486	0,927	0,593	0,299	0,533
IP2	0,460	0,930	0,608	0,295	0,561
ML1	0,508	0,519	0,808	0,268	0,581
ML2	0,504	0,544	0,832	0,276	0,592
ML3	0,469	0,537	0,821	0,249	0,566
ML4	0,448	0,538	0,839	0,214	0,542
ML5	0,417	0,516	0,815	0,187	0,506
ML6	0,417	0,502	0,793	0,175	0,496
ML7	0,407	0,535	0,808	0,197	0,501
SD10	0,179	0,162	0,136	0,640	0,174
SD11	0,273	0,266	0,249	0,764	0,277
SD9	0,146	0,211	0,157	0,634	0,176
TE1	0,548	0,470	0,527	0,216	0,783
TE2	0,489	0,457	0,506	0,270	0,782
TE3	0,504	0,462	0,495	0,265	0,795
TE4	0,521	0,453	0,542	0,233	0,758
TE5	0,568	0,462	0,524	0,257	0,793

Tabel 4.36 *Fornell-Larcker* Iterasi 2

	FI	IP	ML	SD	TE
FI	0,783				
IP	0,509	0,929			
ML	0,557	0,646	0,817		
SD	0,304	0,320	0,276	0,682	
TE	0,674	0,589	0,664	0,317	0,782

Semua nilai *Fornell-Larcker* lebih besar dari nilai korelasi antara variabel laten dan berdasarkan nilai *cross loading*, semua variabel indikator memiliki nilai *cross loading* terhadap variabel laten lebih besar nilainya terhadap variabel laten yang lain.

(3) *Internal consistency*

Model dikatakan layak untuk penelitian eksplorasi apabila nilai *composite reliability* $\geq 0,6$. Tabel 4.37 menunjukkan *composite reliability* untuk mengetahui *internal consistency*. Semua nilai *composite reliability* untuk setiap variabel laten sudah $\geq 0,6$.

Tabel 4.37 *Composite Reliability* Iterasi 2

<i>Composite Reliability</i>	
FI	0,864
IP	0,926
ML	0,933
SD	0,722
TE	0,888

(4) *Convergent validity*

Model dikatakan layak untuk penelitian eksplorasi apabila nilai AVE lebih dari 0,5. Tabel 4.38 menunjukkan *convergent validity* yang diukur dengan *Average Variance Extracted* (AVE). Berdasarkan nilai AVE, variabel laten SD masih memiliki nilai AVE kurang dari 0,5.

Tabel 4.38 *Average Variance Extracted (AVE)* Iterasi 2

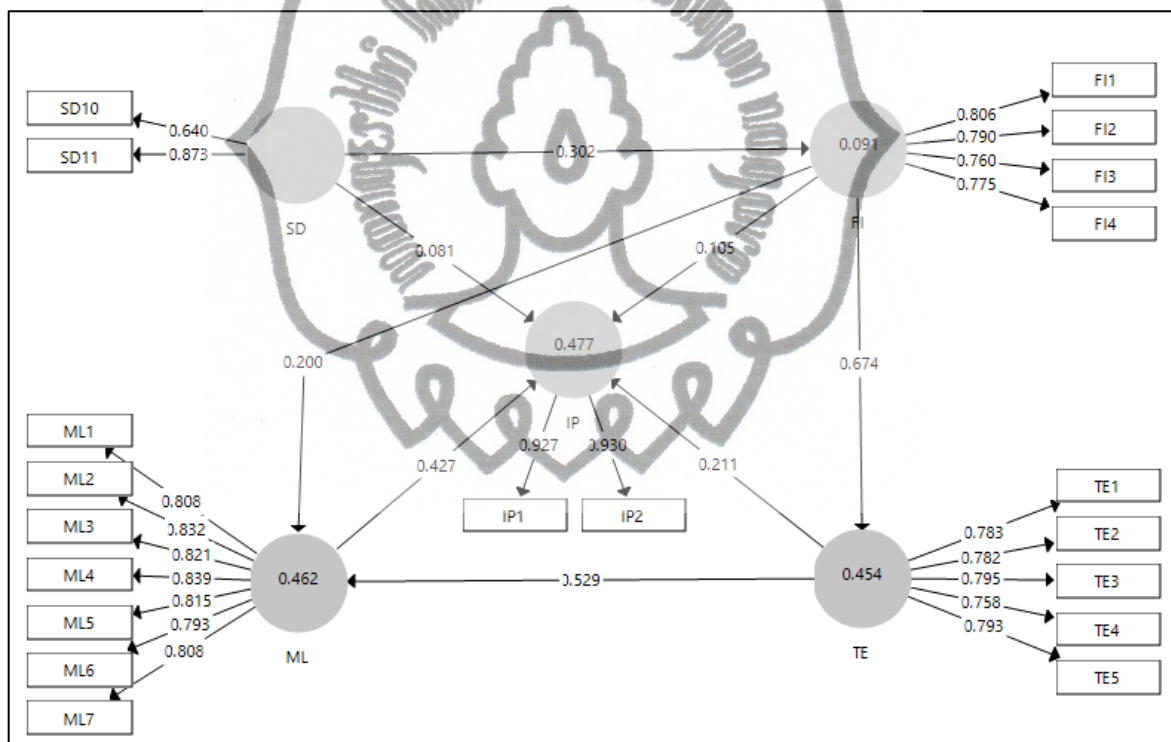
<i>Average Variance Extracted (AVE)</i>	
FI	0,613
IP	0,863
ML	0,667
SD	0,465
TE	0,612

Berdasarkan hasil evaluasi dari Iterasi 2 model belum dikatakan layak karena nilai AVE untuk variabel laten SD masih kurang dari 0,5, maka pada Iterasi 3 variabel indikator SD9 yang memiliki nilai outer loading terkecil dihilangkan. Gambar 4.17 adalah hasil estimasi analisis jalur untuk Iterasi 3 dari menu PLS *Algorithm* dalam bentuk analisis jalur. Terdapat dua jenis angka yang tertera dalam Gambar 4.17 dengan penjelasan sebagai berikut.

- (1) Angka yang berada di dalam lingkaran merupakan koefisien determinasi (R^2) yang menunjukkan berapa besar varian variabel laten dependen dijelaskan oleh variabel laten independen. Pada variabel IP dengan nilai R^2 0,477 berarti bahwa variabel SD, FI, TE, dan ML dapat menjelaskan variabel IP sebesar

47,7%. Pada variabel FI dengan nilai R^2 0,091 berarti bahwa variabel SD dapat menjelaskan variabel FI sebesar 9,1%. Pada variabel TE nilai R^2 0,454 berarti bahwa variabel FI dapat menjelaskan variabel TE sebesar 45,4%. Pada variabel ML dengan nilai R^2 0,462 berarti bahwa variabel FI dan TE dapat menjelaskan variabel ML sebesar 46,2%.

- (2) Angka di dalam anak panah merupakan koefisien analisis jalur yang menunjukkan besarnya pengaruh variabel laten satu terhadap variabel laten yang lain. Variabel ML (0,427) mempunyai dampak paling besar terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik kemudian diikuti oleh variabel TE (0,211), variabel FI (0,105), dan variabel SD (0,081).



Gambar 4.17 Hasil Analisis Jalur Intensi Adopsi Sepeda Motor Listrik Iterasi 3

Evaluasi *outer model* untuk iterasi 3 dilakukan dengan 4 kriteria sebagai berikut.

- (1) *Indicator reliability*

Model dikatakan layak untuk penelitian eksplorasi apabila nilai *outer loading* $\geq 0,5$. Tabel 4.39 menunjukkan *indicator reliability* dengan melihat *outer loading*. Angka *outer loading* juga dapat dilihat pada angka di dalam tanda anak panah dari

variabel laten ke variabel indikator. Semua nilai outer loading untuk setiap variabel indikator telah lebih dari 0,5.

Tabel 4.39 *Outer Loading* Iterasi 3

	FI	IP	ML	SD	TE
FI1	0,806				
FI2	0,790				
FI3	0,760				
FI4	0,775				
IP1		0,927			
IP2		0,930			
ML1			0,808		
ML2			0,832		
ML3			0,821		
ML4			0,839		
ML5			0,815		
ML6			0,793		
ML7			0,808		
SD10				0,640	
SD11				0,873	
TE1					0,783
TE2					0,782
TE3					0,795
TE4					0,758
TE5					0,793

(2) *Discriminant validity*

Model dikatakan layak untuk penelitian eksplorasi apabila nilai *cross loading* variabel indikator terhadap variabel laten harus lebih besar nilainya terhadap variabel laten yang lain dan nilai *Fornell-Larcker* setiap variabel laten harus lebih besar dari korelasi antarvariabel laten. Tabel 4.40 dan Tabel 4.41 masing-masing menunjukkan *discriminant validity* yang didalamnya terdapat nilai *cross loading* dan *Fornell-Larcker*.

Tabel 4.40 *Cross Loading* Iterasi 3

	FI	IP	ML	SD	TE
FI1	0,806	0,398	0,402	0,286	0,507
FI2	0,790	0,371	0,404	0,263	0,550
FI3	0,760	0,395	0,482	0,188	0,509
FI4	0,775	0,427	0,453	0,211	0,543

Tabel 4.40 *Cross Loading* Iterasi 3 (lanjutan)

	FI	IP	ML	SD	TE
IP1	0,486	0,927	0,593	0,271	0,533
IP2	0,460	0,930	0,608	0,265	0,561
ML1	0,508	0,519	0,808	0,255	0,581
ML2	0,504	0,544	0,832	0,259	0,592
ML3	0,469	0,537	0,821	0,233	0,566
ML4	0,448	0,538	0,839	0,202	0,542
ML5	0,417	0,516	0,815	0,181	0,506
ML6	0,417	0,502	0,793	0,172	0,496
ML7	0,407	0,535	0,808	0,184	0,501
SD10	0,179	0,162	0,136	0,640	0,174
SD11	0,273	0,266	0,249	0,873	0,277
TE1	0,548	0,470	0,527	0,213	0,783
TE2	0,489	0,457	0,506	0,265	0,782
TE3	0,504	0,462	0,495	0,235	0,795
TE4	0,521	0,453	0,542	0,232	0,758
TE5	0,568	0,462	0,524	0,242	0,793

Tabel 4.41 *Fornell-Larcker* Iterasi 3

	FI	IP	ML	SD	TE
FI	0,783				
IP	0,509	0,929			
ML	0,557	0,646	0,817		
SD	0,302	0,288	0,262	0,765	
TE	0,674	0,589	0,664	0,303	0,782

Semua nilai *Fornell-Larcker* lebih besar dari nilai korelasi antara variabel laten dan berdasarkan nilai *cross loading*, semua variabel indikator memiliki nilai *cross loading* terhadap variabel laten lebih besar nilainya terhadap variabel laten yang lain.

(3) *Internal consistency*

Model dikatakan layak untuk penelitian eksplorasi apabila nilai *composite reliability* $\geq 0,6$. Tabel 4.42 menunjukkan *composite reliability* untuk mengetahui *internal consistency*. Semua nilai *composite reliability* untuk setiap variabel laten sudah $\geq 0,6$.

Tabel 4.42 *Composite Reliability* Iterasi 3

<i>Composite Reliability</i>	
FI	0,864
IP	0,926
ML	0,933
SD	0,734
TE	0,888

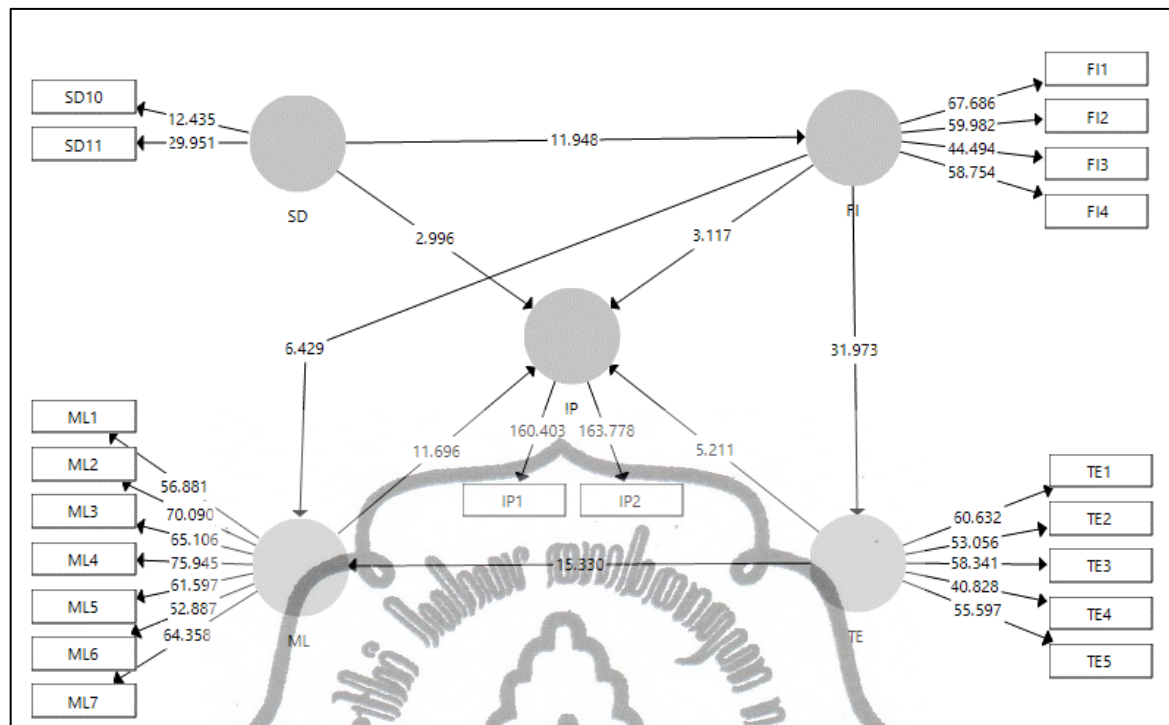
(4) *Convergent validity*

Model dikatakan layak untuk penelitian eksplorasi apabila nilai AVE lebih dari 0,5. Tabel 4.43 menunjukkan *convergent validity* yang diukur dengan *Average Variance Extracted* (AVE). Berdasarkan nilai AVE semua variabel laten memiliki nilai lebih dari 0,5.

Tabel 4.43 *Average Variance Extracted* (AVE) Iterasi 3

<i>Average Variance Extracted (AVE)</i>	
FI	0,613
IP	0,863
ML	0,667
SD	0,586
TE	0,612

Berdasarkan hasil evaluasi dari Iterasi 3, *outer model* dikatakan layak. Setelah *outer model* layak, maka selanjutnya adalah evaluasi *inner model* atau model struktural. Gambar 4.18 menunjukkan hasil t statistik dengan *bootstrapping*.

Gambar 4.18 Hasil Analisis *Bootstrapping*Tabel 4.44 *Path Coefficients*

	<i>Original Sample</i>	<i>Sample Mean</i>	<i>Standard Deviation</i>	<i>T Statistics</i>	<i>p Values</i>
FI -> IP	0,105	0,105	0,034	3,117	0,002
FI -> ML	0,200	0,204	0,031	6,429	0,000
FI -> TE	0,674	0,676	0,021	31,973	0,000
ML -> IP	0,427	0,428	0,036	11,696	0,000
SD -> FI	0,302	0,304	0,025	11,948	0,000
SD -> IP	0,081	0,082	0,027	2,996	0,003
TE -> IP	0,211	0,207	0,040	5,211	0,000
TE -> ML	0,529	0,524	0,034	15,330	0,000

Tabel 4.45 *Total Indirect Effect*

	<i>Original Sample</i>	<i>Sample Mean</i>	<i>Standard Deviation</i>	<i>T Statistics</i>	<i>p Values</i>
FI -> IP	0,379	0,379	0,025	15,070	0,000
FI -> ML	0,356	0,354	0,024	14,811	0,000
SD -> IP	0,146	0,147	0,015	9,525	0,000
SD -> ML	0,168	0,170	0,017	9,964	0,000
SD -> TE	0,203	0,206	0,018	11,203	0,000
TE -> IP	0,226	0,224	0,024	9,414	0,000

Tabel 4.46 *Specific Indirect Effect*

	<i>Standard Deviation</i>	<i>T Statistics</i>	<i>P Values</i>
SD -> FI -> IP	0,010	3,024	0,003
FI -> ML -> IP	0,014	5,947	0,000
SD -> FI -> ML -> IP	0,005	5,240	0,000
TE -> ML -> IP	0,024	9,414	0,000
FI -> TE -> ML -> IP	0,017	9,059	0,000
SD -> FI -> TE -> ML -> IP	0,006	7,281	0,000
FI -> TE -> IP	0,027	5,214	0,000
SD -> FI -> TE -> IP	0,009	4,566	0,000
SD -> FI -> ML	0,011	5,468	0,000
FI -> TE -> ML	0,024	14,811	0,000
SD -> FI -> TE -> ML	0,012	9,031	0,000
SD -> FI -> TE	0,018	11,203	0,000

Tabel 4.47 Hasil Uji Hipotesis PLS-SEM

No	Hipotesis	Hasil
H1	Faktor sosiodemografis memiliki efek positif yang signifikan terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik.	Terima
H2	Faktor finansial memiliki efek positif yang signifikan terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik	Terima
H3	Faktor teknologi memiliki efek positif yang signifikan terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik	Terima
H4	Faktor macro-level memiliki efek positif yang signifikan terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik	Terima
H5	Faktor sosiodemografis memiliki efek positif yang signifikan tidak langsung terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik melalui faktor finansial.	Terima
H6	Faktor finansial memiliki efek positif yang signifikan tidak langsung terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik melalui faktor teknologi.	Terima
H7	Faktor teknologi memiliki efek positif yang signifikan tidak langsung terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik melalui faktor <i>macro-level</i> .	Terima
H8	Faktor finansial memiliki efek positif yang signifikan tidak langsung terhadap intensi adopsi sepeda motor listrik melalui faktor <i>macro-level</i> .	Terima

Tabel 4.44 menunjukkan nilai t statistik dan *p-value* pada *path coefficients* sehingga dapat diketahui signifikansi pengaruh langsung antar variabel laten. Tabel

4.45 dan Tabel 4.46 menunjukkan nilai t statistik dan p -value pada *total indirect effect* dan *specific indirect effect* sehingga dapat diketahui signifikansi pengaruh tidak langsung antar variabel laten.

Hipotesis diterima atau ditolak berdasarkan nilai signifikansi pada *path coefficients* dan *total indirect effect*. Apabila faktor memiliki nilai signifikansi $\leq 0,05$ maka hipotesis diterima dan juga sebaliknya apabila faktor memiliki nilai signifikansi $\geq 0,05$ maka hipotesis ditolak. Tabel 4.47 menunjukkan hasil uji hipotesis untuk PLS-SEM.

