

I. PENDAHULUAN

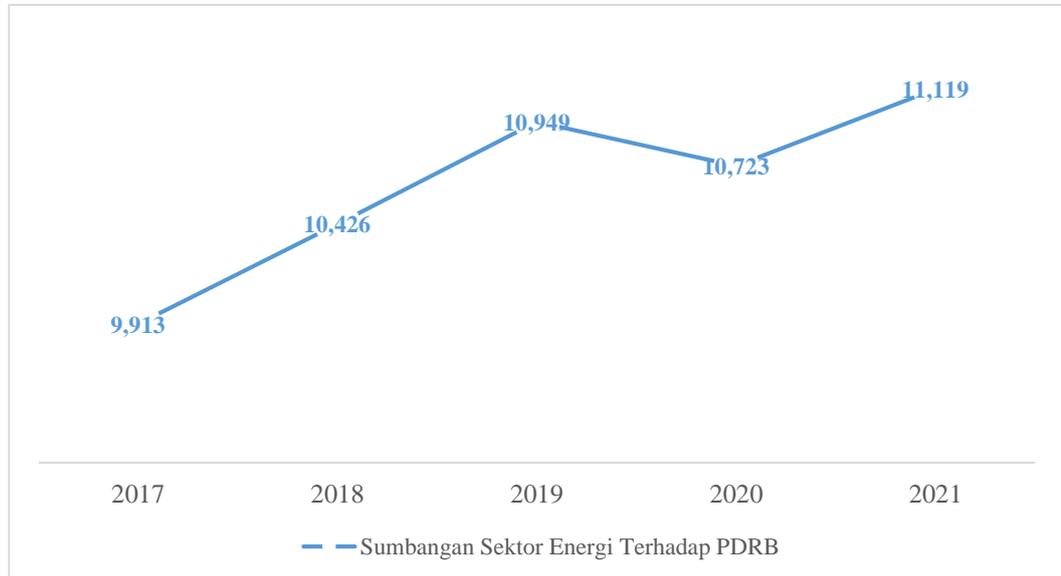
A. Latar Belakang Masalah

Energi adalah salah satu sektor strategis yang memiliki peran penting dalam mencapai tujuan sosial, ekonomi, dan lingkungan untuk pembangunan berkelanjutan. Selain itu, energi menopang kegiatan ekonomi nasional (Saadah, 2017). Peran energi dalam perekonomian dapat dilihat dari dua sisi yaitu dari sisi permintaan dan dari sisi penawaran. Di sisi permintaan, energi adalah barang yang dikonsumsi langsung oleh konsumen untuk memaksimalkan kegunaannya. Di sisi penawaran, energi merupakan komponen produksi yang penting bersama dengan modal, tenaga kerja, dan bahan lainnya. Energi adalah komponen penting dalam menggerakkan ekonomi suatu negara (Chontanawat *et al*, 2006).

Sektor energi memegang peran penting dalam perekonomian nasional. Tujuan sektor ini tidak hanya untuk memenuhi kebutuhan energi nasional tetapi juga membantu pembangunan Indonesia. Sektor energi juga sebagai sumber devisa khususnya dari minyak dan gas bumi (migas). Sektor energi memberikan sumbangan yang signifikan terhadap Produk Domestik Bruto nasional. Sumbangan sektor energi terhadap PDB dapat di lihat pada Gambar 1.

Gambar 1 menunjukkan dalam kurun waktu tahun 2017-2021 Produk Domestik Bruto sektor energi cenderung mengalami kenaikan. Rata-rata PDB sektor energi selama 5 tahun terakhir sebesar 10,626 triliun rupiah. Penerimaan pemerintah dari sektor energi cenderung mengalami peningkatan dari tahun 2015 hingga 2021. Kebutuhan energi Indonesia semakin meningkat setiap tahunnya, seiring dengan pertumbuhan ekonomi dan pertumbuhan penduduk Indonesia. Sementara cadangan energi tak terbarukan semakin menipis. Selama satu dekade terakhir produksi minyak cenderung mengalami penurunan dari 346 juta barel (949 ribu barel per hari) pada tahun 2009 menjadi sekitar 283 juta barel (778 ribu barel per hari) pada tahun 2018. Sumur-sumur produksi utama minyak bumi umumnya sudah tua sedangkan produksi yang relatif terbatas dari sumur baru menyebabkan penurunan produksi minyak. Untuk memenuhi kebutuhan kilang Indonesia melakukan impor minyak dari negara lain terutama dari Timur

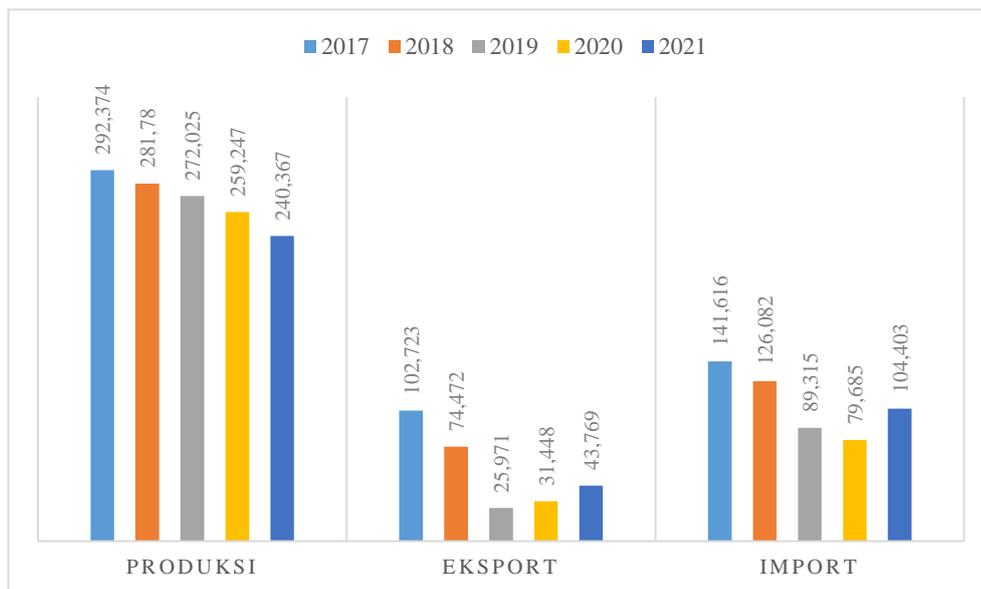
Tengah. Ketergantungan Indonesia terhadap impor mencapai 35 persen. (Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, 2019).



Sumber: Badan Pusat Statistik, 2023

Gambar 1. Sumbangan Sektor Energi Terhadap Produk Domestik Bruto Atas Harga Konstan 2010 Tahun 2015-2021

Badan Energi Dunia, *International Energy Agency* (IEA), memprediksi bahwa permintaan energi akan mengalami peningkatan sebesar 45 persen pada tahun 2030 dengan rata-rata kenaikan sebesar 1,6 persen per tahun. Seiring dengan perkembangan teknologi dan industri, pertumbuhan penduduk serta PDB yang tinggi maka akan meningkatkan permintaan terhadap energi. Konsumsi energi di Indonesia mengalami peningkatan sebesar 7-8 persen per tahun selama satu dekade terakhir seiring dengan pertumbuhan penduduk dan perbaikan ekonomi. Hal ini membutuhkan ketersediaan energi yang lebih baik untuk mendukung kegiatan ekonomi dan dinamika sosial masyarakat. Banyak tantangan dan hambatan untuk memenuhi kebutuhan energi seperti peningkatan produksi minyak, tetapi yang diharapkan menjadi tulang punggung baru energi negara belum optimal. Situasi tersebut membuat Indonesia rentan terhadap pasar energi global sejak beberapa komoditas, terutama produk minyak bumi yang dipenuhi dengan melakukan impor (Sartika & Amar, 2020). Data Produksi, Ekspor dan Impor terhadap minyak bumi dalam kurun waktu 5 tahun terakhir dapat dilihat pada Gambar 2 berikut:



Sumber: *Directorat General of Oil and Gas, 2021*

Gambar 2. Produksi, Ekspor, dan Impor Minyak Bumi (Ribuan Bbl)

Gambar 2 menunjukkan bahwa produksi minyak bumi setiap tahunnya mengalami penurunan. Dalam kurun waktu 5 tahun terakhir rata-rata produksi minyak bumi adalah sebesar 269,1586 ribu bbl. Selain itu, ekspor minyak bumi mengalami fluktuasi setiap tahunnya sedangkan impor minyak bumi mengalami fluktuasi dan cenderung menurun.

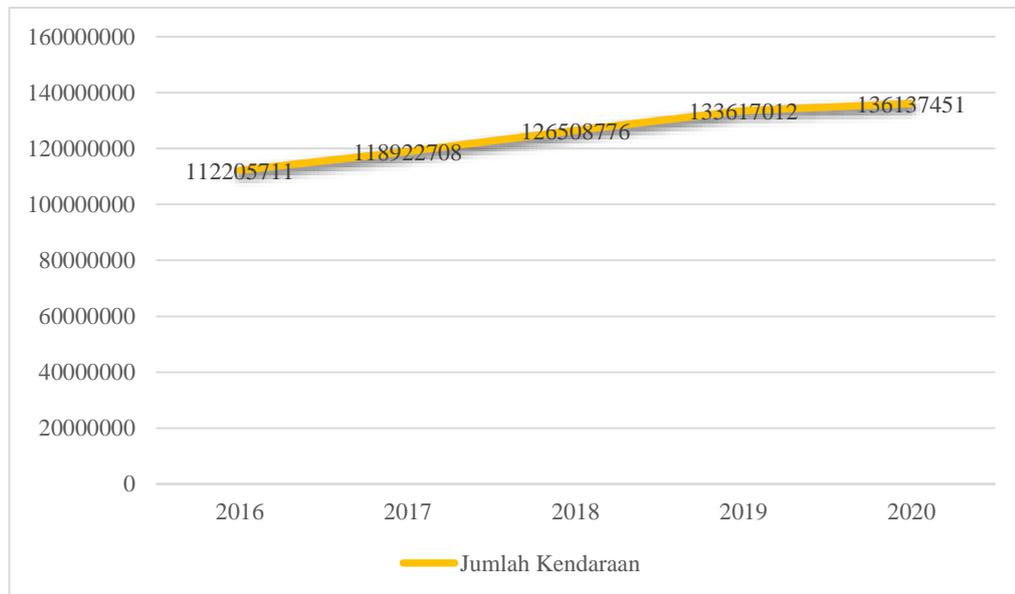
Jumlah penduduk di Indonesia setiap tahunnya mengalami peningkatan. Pertumbuhan penduduk ini dapat mempengaruhi beberapa aspek kehidupan manusia. Salah satu aspek yang dipengaruhi oleh pertumbuhan penduduk adalah permintaan energi untuk mendukung kebutuhan hidup seperti sektor transportasi, sektor industri, dan sektor rumah tangga. Semakin tinggi jumlah penduduk, semakin tinggi konsumsinya (Sartika & Amar, 2020). Sektor transportasi tumbuh dan berkembang sejalan dengan pertumbuhan ekonomi nasional. Transportasi merupakan sarana penting untuk memudahkan pergerakan orang dan barang bagi masyarakat modern. Pesatnya perkembangan kendaraan bermotor menyebabkan peningkatan konsumsi energi, khususnya bahan bakar untuk sektor transportasi. Sektor transportasi mengkonsumsi 30 persen dari total konsumsi energi final nasional. Hampir seluruh energi yang

digunakan dalam industri transportasi (97 persen dari seluruh industri transportasi) menggunakan bahan bakar minyak (Paminto, 2020).

Bahan Bakar Minyak (BBM) merupakan bahan bakar yang berasal dari olahan minyak bumi (Wardhani *et al*, 2015). PT Pertamina merupakan perusahaan publik milik BUMN yang bertanggungjawab atas pengelolaan penambangan minyak dan gas bumi di Indonesia. Pertamina merupakan hasil kerjasama dari perusahaan Pertamina dan Permina yang didirikan pada tanggal 10 Desember 1957. Kegiatan Pertamina di sektor energi dan petrokimia dibagi menjadi Hulu dan Hilir, serta didukung oleh kegiatan anak perusahaan dan perusahaan patungan. Salah satu anak perusahaan patungan Pertamina adalah SPBU (Stasiun Pengisian Bahan Bakar). SPBU merupakan tempat kendaraan bermotor mendapatkan bahan bakar. SPBU pada umumnya menyediakan beberapa jenis bahan bakar seperti bensin, solar, pertamax, pertalite, E85, LPG, dan minyak tanah (Isnaini & Rizki, 2021).

Konsumsi BBM pada sektor transportasi cenderung meningkat sebesar 8,6 persen per tahun melampaui pertumbuhan konsumsi sektor rumah tangga sebesar 3,7 persen, dan pembangkit listrik sebesar 4,6 persen. Solar dan bensin merupakan BBM utama yang dikonsumsi sebesar 88 persen di sektor transportasi seperti mobil dan sepeda motor. Pesatnya pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor sebesar 21,17 persen setiap tahunnya menyebabkan peningkatan konsumsi BBM yang cukup besar. Selain itu juga meningkatkan pencemaran udara (Sitorus, 2014).

Banyaknya kendaraan di negara ini mengakibatkan besarnya permintaan akan Bahan Bakar Minyak (BBM). Di Indonesia perkembangan jumlah kendaraan transportasi dapat dilihat pada Gambar 3.

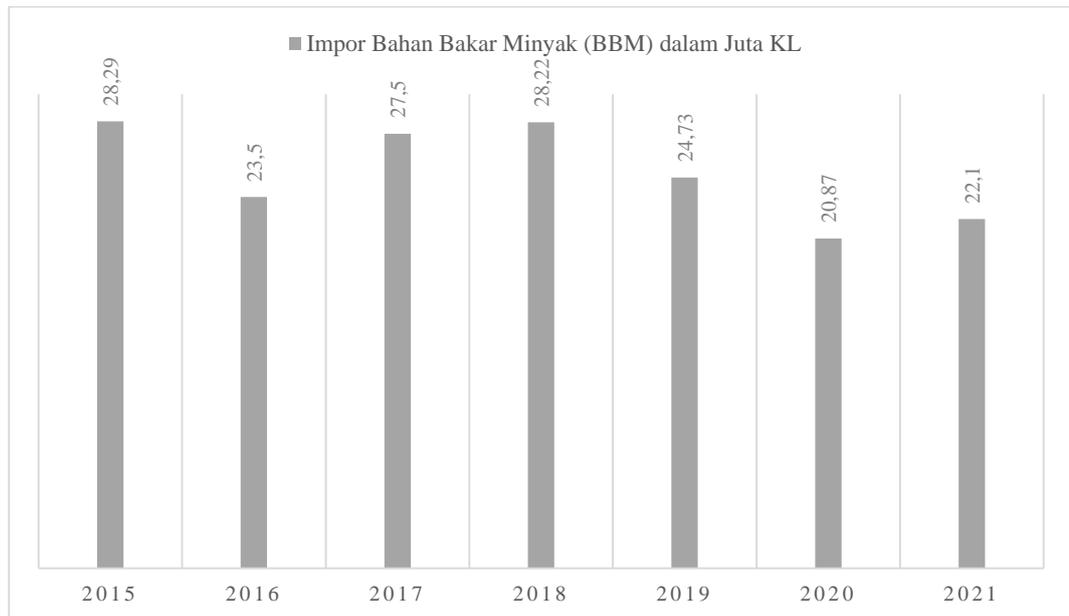


Sumber: Badan Pusat Statistik, 2023

Gambar 3. Perkembangan Jumlah Kendaraan (Unit) di Indonesia Tahun 2016-2020

Gambar 3 menunjukkan bahwa dalam kurun waktu 5 tahun terakhir jumlah kendaraan bermotor, baik mobil penumpang, mobil barang, bus, dan sepeda motor di Indonesia mengalami peningkatan. Rata-rata jumlah kendaraan bermotor adalah sebesar 125.478.332 kendaraan.

Sejalan dengan bertambahnya jumlah kendaraan setiap tahunnya, maka kebutuhan akan BBM juga semakin meningkat. Kebutuhan BBM termasuk biodiesel dalam negeri mencapai 465,7 juta barel/tahun pada tahun 2018 yang dipenuhi dari produksi kilang domestik dan impor. Produksi BBM dari kilang domestik atau dalam negeri rata-rata sebesar 278,1 juta barel dan rata-rata impor BBM sebesar 165,4 juta barel. Hal tersebut menunjukkan bahwa produksi BBM dalam negeri masih belum mampu memenuhi kebutuhan BBM nasional. Perkembangan impor BBM tahun 2015-2021 dapat dilihat pada gambar 4 berikut:



Sumber : Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral

Gambar 4. Perkembangan Impor Bahan Bakar Minyak dalam Juta KL Tahun 2015-2021

Gambar 4 menunjukkan bahwa impor BBM Indonesia pada tahun 2015-2021 mengalami fluktuasi dan cenderung mengalami peningkatan. Rata-rata Impor BBM adalah sebesar 25,03 juta KL. Kegiatan impor tersebut dilakukan untuk memenuhi kebutuhan BBM dalam negeri untuk kelancaran kegiatan ekonomi.

Bahan Bakar Minyak (BBM) yang dipasarkan Pertamina melalui Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU) dibedakan menjadi dua jenis bahan bakar yaitu BBM bersubsidi dan BBM non bersubsidi. Subsidi BBM menurut naskah RAPBN dan Nota Keuangan adalah pembayaran yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia kepada Badan Usaha Penyalur BBM (PERTAMINA), dimana pendapatan yang diperoleh Badan Usaha dari tugas menyediakan BBM di Tanah Air adalah lebih rendah dibandingkan biaya yang dikeluarkan untuk menyediakan BBM tersebut. Pengertian dari BBM bersubsidi adalah bahan bakar minyak untuk masyarakat yang telah melalui proses subsidi. Bahan Bakar Minyak bersubsidi antara lain pertalite dan biosolar (Putra *et al*, 2021). Bahan Bakar Minyak non subsidi adalah BBM yang diperjualbelikan tanpa campur tangan pemerintah. Bahan Bakar Minyak non subsidi antara lain pertamax turbo,

pertamax, Pertamina Dex, *dexlite*, pelumas *fastron*, dan *bright* gas. Perbedaan BBM bersubsidi dan BBM non subsidi dapat dilihat dari segi harga. Bahan Bakar Minyak bersubsidi adalah BBM yang disubsidi oleh pemerintah dan fluktuasi harga harus mendapat persetujuan dari pemerintah. Berbeda dengan BBM non subsidi yang fluktuasi naik turunnya harga dipengaruhi oleh harga minyak dunia secara global (Febriyanti & Nugroho, 2022).

Anggaran subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM) mengalami peningkatan setiap tahunnya. Beban subsidi BBM membatasi ruang fiskal sehingga alokasi APBN ke bidang pembangunan lain menjadi terbatas. Konsumsi BBM bersubsidi yang terus meningkat dari tahun ke tahun juga memberikan tekanan pada APBN. Hal ini tidak terlepas dari kebijakan energi pemerintah yang cenderung *adaptif* dan berorientasi jangka pendek (*myopia*), sehingga pemerintah kurang memperhatikan aspek kemandirian ekonomi Indonesia jangka panjang. Pro dan kontra mengenai kebijakan subsidi telah menjadi perbincangan banyak pihak. Para pendukung berpendapat bahwa setidaknya ada beberapa alasan utama mengapa subsidi BBM diperlukan, yaitu: (1) Dapat meningkatkan daya saing industri; (2) Dapat menciptakan lapangan kerja baru dan pengentasan kemiskinan; (3) mampu mendorong pertumbuhan ekonomi di pedesaan atau daerah; dan (4) dapat bermanfaat secara politis bagi pemimpin yang berkuasa. Studi lain justru menunjukkan bahwa subsidi kurang efektif dan berdampak negatif terhadap perekonomian. Dampak negatifnya adalah (1) subsidi BBM yang tidak ramah lingkungan. (2) Subsidi meningkatkan beban anggaran negara. (3) Subsidi mendorong konsumsi yang boros. (4) Tidak tepat sasaran. (5) Ancaman ketahanan energi akibat peningkatan impor. (6) Menghambat investasi infrastruktur energi. (7) Mengabaikan efek inflasi (8) Mendistorsi pasar dan menghambat pengembangan EBT (Meliala, 2014).

Pemerintah mengalokasikan dana dari APBN untuk subsidi energi dan subsidi non energi. Subsidi energi meningkat 4,3 persen menjadi Rp 134,03 triliun pada tahun ini dari sebelumnya Rp 128,47 triliun (Soen *et al*, 2022). Pola konsumsi BBM bersubsidi dipandang tidak tepat sasaran. Rumah tangga pengguna BBM bersubsidi terbanyak adalah rumah tangga paling mampu (kaya)

daripada rumah tangga miskin dan rumah tangga menengah. Lebih dari 70 persen subsidi justru dinikmati oleh kelompok masyarakat yang mampu, yaitu pemilik mobil pribadi (Qabil *et al*, 2022).

Beberapa waktu terakhir pemerintah telah beberapa kali menaikkan dan menurunkan harga BBM. Hal tersebut sangat mempengaruhi konsumsi BBM. Pada September 2022 terjadi kenaikan harga produk BBM penugasan, BBM subsidi hingga BBM non subsidi. Kenaikan harga BBM di Indonesia disebabkan oleh tingginya harga rata-rata minyak mentah Indonesia atau yang dikenal dengan istilah ICP (*Indonesia Crude Price*). Berdasarkan catatan dari Pertamina, harga rata-rata ICP per Juli 2022 sekitar \$106,73 per barel, 24 persen lebih tinggi jika dibandingkan dengan bulan Januari 2022. Alasan kedua kenaikan harga BBM 2022 adalah kondisi negara-negara penghasil minyak yang cenderung memiliki ketegangan geopolitik yang cukup tinggi. Hal ini membuat pasar khawatir jika pasokan minyak berkurang dan akan berdampak pada harga minyak global yang akan cenderung meningkat. Selain itu harga minyak dunia yang tinggi, yaitu berada di batas US\$ 104,9 per barrel membuat harga BBM naik pesat. Disamping itu, nilai tukar rupiah berfluktuasi pada kisaran Rp14.750,00 membuat gap harga BBM bersubsidi antara harga ekonomis dengan harga jual eceran yang semakin melebar (Hatta, 2022).

Kenaikan harga BBM yang dilakukan pemerintah mempengaruhi konsumsi BBM khususnya untuk kota dengan jumlah kendaraan yang besar. Berikut merupakan 5 provinsi dengan jumlah kendaraan terbesar di Indonesia.

Tabel 1.
Data Lima Provinsi dengan Jumlah Kendaraan Terbesar di Indonesia Tahun 2021

No.	Provinsi	Jumlah Kendaraan (Unit)
1	Jawa Timur	22.861.292
2	DKI Jakarta	21.034.054
3	Jawa Tengah	18.811.820
4	Jawa Barat	17.157.839
5	Sumatera Utara	7.030.727

Sumber: Badan Pusat Statistik

Tabel 1 menunjukkan bahwa provinsi dengan jumlah kendaraan bermotor terbesar adalah provinsi Jawa Timur. Jawa Tengah merupakan peringkat ketiga provinsi dengan jumlah kendaraan terbesar di Indonesia.

Barlingmascakeb atau singkatan dari Banjarnegara-Purbalingga-Banyumas-Cilacap-Kebumen merupakan salah satu wilayah metropolitan di provinsi Jawa Tengah. Barlingmascakeb merupakan bentuk kerjasama lima daerah di barat daya Jawa Tengah dengan tujuan meningkatkan dan mengembangkan komunikasi, koordinasi dan kerjasama daerah dalam mewujudkan pengembangan dan pemanfaatan potensi daerah. Pembangunan daerah mewujudkan prinsip desentralisasi, dimana keputusan, kebijakan dan tanggung jawab pendanaan dan pengelolaan sepenuhnya berada di tangan pemerintah daerah. Dalam pembangunan daerah, pemerintah daerah dan masyarakat mengelola sumber daya yang ada dan membentuk model kerjasama antara pemerintah daerah dan swasta untuk menciptakan lapangan kerja baru dan merangsang pengembangan kegiatan ekonomi (Gunawan *et al*, 2008). Pelaksanaan pembangunan daerah tidak lepas dari kegiatan ekonomi, salah satunya dalam bidang transportasi. Berikut ini merupakan jumlah kendaraan di wilayah Barlingmascakeb.

Tabel 2.
Data Jumlah Kendaraan Bermotor di Barlingmascakeb (Banjarnegara-Purbalingga-Banyumas-Cilacap-Kebumen) Tahun 2017-2021

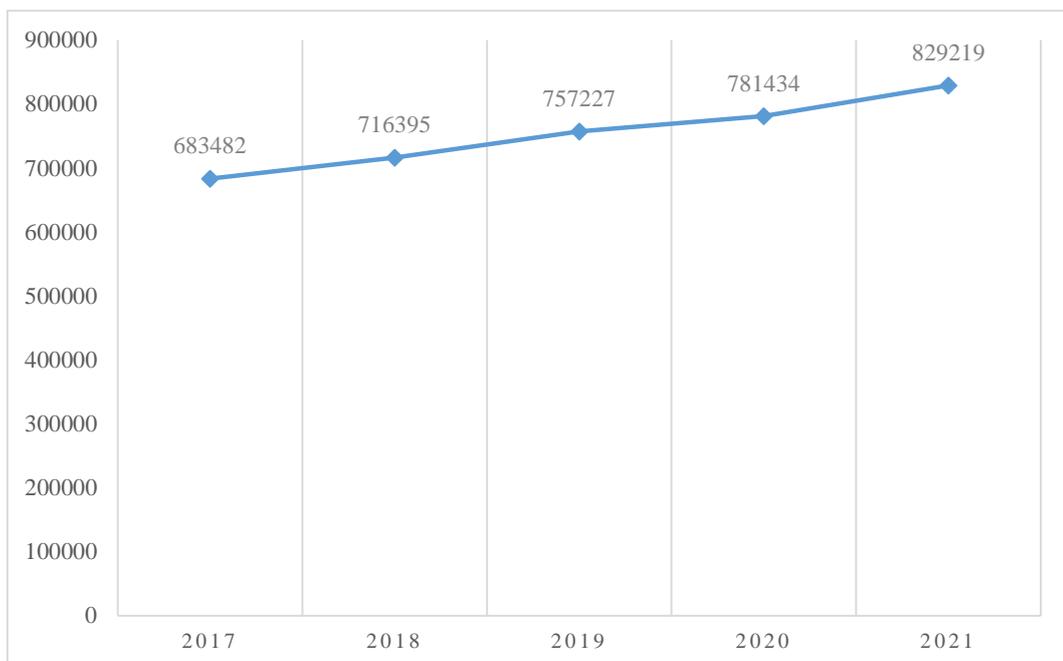
No	Kabupaten	2017	2018	2019	2020	2021
1	Banyumas	683.482	716.395	757.227	781.434	829.219
2	Cilacap	368.406	745.694	787.181	818.330	888.484
3	Kebumen	333.670	485.030	510.357	534..564	566.6394
4	Purbalingga	233.020	360.726	383.438	397.438	421.846
5	Banjarnegara	156.750	324.410	344.840	354.695	364.550

Sumber : Badan Pusat Statistik Jawa Tengah

Tabel 2 menunjukkan bahwa Kabupaten Banyumas merupakan Kabupaten dengan jumlah kendaraan bermotor terbesar di wilayah Barlingmascakeb. Total kendaraan di Kabupaten Banyumas sebanyak 3.767.757 kendaraan. Kabupaten Cilacap dengan total 3.608.095 kendaraan diikuti Kabupaten Kebumen, Kabupaten Purbalingga dan Kabupaten

Banjarnegara dengan total jumlah kendaraan secara berturut-turut sebesar 2.430.260, 1.796.468, dan 1.545.245 kendaraan.

Kabupaten Banyumas merupakan salah satu kabupaten di provinsi Jawa Tengah yang berada di sebelah barat daya provinsi. Kabupaten Banyumas memiliki potensi industri yang cukup besar. Potensi industri yang cukup besar dapat dilihat dari kontribusi sektor industri yang cenderung meningkat selama lima tahun terakhir serta berbagai komoditas ekspor seperti minyak astiri, gula kristal serta produk pertanian seperti pala. Potensi industri yang besar akan diikuti oleh berkembangnya sarana transportasi untuk memperlancar kegiatan ekonomi (Statistik Daerah Kabupaten Banyumas, 2022). Perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Kabupaten Banyumas dapat dilihat pada Gambar 5.



Sumber: Badan Pusat Statistik, 2023

Gambar 5. Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor (Unit) di Kabupaten Banyumas Tahun 2017-2021

Gambar 5 menunjukkan bahwa dalam kurun waktu 5 tahun terakhir, jumlah kendaraan bermotor di Kabupaten Banyumas mengalami peningkatan setiap tahunnya. Rata-rata jumlah kendaraan bermotor di Kabupaten Banyumas adalah sebesar 753.551 unit kendaraan bermotor. Penggunaan kendaraan bermotor didominasi jenis kendaraan sepeda motor dan mobil penumpang.

Keputusan konsumen dalam memilih BBM dipengaruhi oleh banyak faktor selain dari faktor harga dan subsidi BBM. Faktor tersebut dapat berupa faktor internal dan eksternal. Faktor internal adalah faktor-faktor yang mempengaruhi keputusan konsumen dalam memilih bahan bakar berdasarkan kondisi mesin kendaraan konsumen, meliputi jenis kendaraan, model kendaraan, dan kapasitas mesin. Sedangkan faktor eksternal adalah faktor yang mempengaruhi pemilihan bahan bakar yang berasal dari luar keadaan kendaraan bermotor antara lain harga, pekerjaan, daerah asal, pendapatan, lokasi, tingkat pendidikan dan jarak tempuh (Wardhani *et al*, 2015). Ada beberapa kajian terkait penelitian terdahulu yang menunjukkan bahwa hasil penelitian inkonklusif sehingga perlu dilakukan penelitian lebih lanjut.

Jenis kendaraan diduga berpengaruh signifikan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi sebab penggunaan jenis kendaraan berupa sepeda motor matik atau nonmatik dapat mempengaruhi keiritan konsumsi BBM. Penelitian ini mendukung penelitian dari Wahyudin *et al* (2020) menemukan bahwa konsumsi bahan bakar lebih irit menggunakan jenis sepeda motor matic dengan bahan bakar pertamax ditinjau dari hasil uji *dyno test*. Penelitian Ayatullah *et al* (2018) menemukan bahwa penggunaan sepeda motor manual atau non-matik lebih murah dibandingkan sepeda motor matic dari segi penggunaan BBM. Penelitian dari Fauzan (2018) yang menyatakan bahwa jenis kendaraan berpengaruh positif signifikan terhadap permintaan pertamax. Namun penelitian ini bertentangan dengan penelitian dari Wardhani *et al* (2015) yang menyatakan jenis kendaraan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pemilihan jenis BBM pertamax dan pertalite di Semarang. Bertentangan dengan penelitian Rasnita (2019) yang menemukan bahwa jenis kendaraan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pemilihan jenis BBM di Tabing.

Usia kendaraan diasumsikan berpengaruh signifikan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi sebab penggunaan BBM yang berkualitas dapat membuat umur mesin lebih panjang dan konsumsi bahan bakar lebih hemat. Penelitian ini mendukung hasil penelitian Wardhani *et al*

(2015) yang menemukan bahwa usia kendaraan berpengaruh positif dan signifikan dalam pemilihan jenis BBM di Semarang. Penelitian ini mendukung hasil penelitian sebelumnya yang dilakukan Sitorus *et al* (2014); Zulfikri & Maimunah (2010) yang menemukan bahwa usia dari kendaraan akan mempengaruhi BBM yang dikonsumsi. Namun penelitian ini bertentangan dengan hasil penelitian Rasnita (2019) yang menemukan bahwa variabel usia kendaraan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pemilihan jenis BBM di Tabing. Penelitian Fauzan (2018) yang menemukan bahwa tahun kendaraan atau usia kendaraan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap permintaan bahan bakar pertamax di Purwokerto.

Kapasitas mesin diprediksi berpengaruh signifikan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi sebab ukuran cc motor akan mempengaruhi kapasitas ruang bakar yang tersedia pada kendaraan. Semakin besar kapasitas ruang bakarnya maka udara yang masuk menjadi lebih banyak. Hal ini berpengaruh pada konsumsi bahan bakar yang menjadi lebih tinggi. Penelitian ini mendukung penelitian dari Rasnita (2019) yang menyatakan bahwa kapasitas mesin berpengaruh positif signifikan terhadap pemilihan jenis BBM. Namun bertentangan dengan hasil penelitian yang dilakukan Wardhani *et al* (2015) yang menemukan bahwa kapasitas mesin tidak berpengaruh secara signifikan terhadap keputusan pemilihan BBM di Semarang.

Jumlah tanggungan keluarga diduga berpengaruh signifikan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi sebab jumlah tanggungan keluarga dapat mempengaruhi kesukarelaan pembelian BBM, konsumen dengan banyak anggota keluarga cenderung lebih memilih membeli BBM dengan harga yang lebih murah. Penelitian yang dilakukan Wulandari (2014) menemukan bahwa jumlah tanggungan keluarga berpengaruh positif signifikan terhadap keputusan pemilihan BBM pertalite. Indeks konsumsi BBM dipengaruhi oleh banyaknya jumlah anggota keluarga dan besarnya pengeluaran perbulan untuk membeli BBM (Zakaria *et al*, 2010).

Pekerjaan diasumsikan berpengaruh signifikan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi sebab setiap pekerjaan mempunyai pendapatan berbeda yang dapat mempengaruhi pembelian BBM. Penelitian ini mendukung penelitian dari Wardhani *et al* (2015) yang menemukan bahwa pekerjaan berpengaruh signifikan terhadap pemilihan jenis BBM. Namun bertentangan dengan penelitian dari Agizta & Balqiah (2013) yang menemukan bahwa pekerjaan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap keputusan pembelian bahan bakar nonsubsidi di Jabodetabek.

Pendapatan diprediksi berpengaruh signifikan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi sebab penghasilan yang berbeda dapat mempengaruhi keputusan pembelian BBM. Jika pendapatan tinggi maka konsumen akan memiliki kesediaan membayar lebih mahal untuk membeli BBM dengan kualitas yang lebih baik. Penelitian ini mendukung penelitian dari Rasnita (2019) yang menemukan bahwa penghasilan berpengaruh positif signifikan terhadap keputusan pemilihan BBM. Pendapatan perkapita berpengaruh positif signifikan terhadap konsumsi BBM (Prayitno, 2009). Mendukung penelitian Fauzan (2018) yang menemukan bahwa pendapatan berpengaruh signifikan terhadap permintaan pertamax. Kemudian mendukung penelitian Wardhani *et al* (2015) yang menyatakan bahwa pendapatan berpengaruh positif signifikan terhadap pemilihan jenis BBM. Namun penelitian ini bertentangan dengan penelitian dari Pigome *et al* (2019) yang menemukan bahwa pendapatan tidak berpengaruh signifikan terhadap daya beli bahan bakar pertalite di Kabupaten Nabire.

Jenis kelamin diduga berpengaruh signifikan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi sebab jika perempuan cenderung memilih BBM subsidi karena lebih hemat sedangkan laki-laki cenderung memilih yang kualitasnya bagus. Penelitian ini mendukung penelitian dari Syahputra & Pambudi (2022) yang menemukan bahwa variabel jenis kelamin berpengaruh signifikan terhadap peralihan konsumsi bahan bakar premium ke bahan bakar pertamax dan pertalite. Namun bertentangan dengan hasil penelitian

dari Wardhani *et al* (2015) yang menemukan bahwa jenis kelamin tidak berpengaruh secara signifikan pada pemilihan jenis BBM.

Volume penggunaan BBM diasumsikan berpengaruh signifikan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi sebab volume pengguna BBM yang besar akan memilih BBM yang lebih murah sehingga volume penuh. Penelitian ini mendukung penelitian Wulandari (2014) yang menemukan bahwa volume penggunaan BBM berpengaruh signifikan terhadap kesediaan konsumen membayar BBM pertamax di Surakarta. Asal daerah diprediksi tidak berpengaruh signifikan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi sebab konsumen dari luar kota atau dalam kota tidak membuat konsumen memilih bahan bakar. Penelitian Wardhani *et al* (2015) menemukan bahwa asal daerah tidak berpengaruh terhadap pemilihan jenis BBM. Status sosial diduga tidak berpengaruh signifikan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi sebab perbedaan status sosial tidak membuat konsumen harus membeli BBM dengan harga yang lebih mahal atau sesuai status sosialnya. Penelitian ini mendukung penelitian dari Rasnita (2014) yang menemukan bahwa status sosial tidak berpengaruh signifikan terhadap pemilihan jenis BBM.

Berdasarkan latar belakang diatas, ada beberapa kajian terkait penelitian terdahulu yang menunjukkan bahwa hasil penelitian tersebut masih inkonklusif dan perlu dilakukan penelitian lebih lanjut. Selain itu, penggunaan alat analisis regresi logistik yang belum banyak digunakan dalam penelitian terdahulu. Oleh sebab itu perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Purwokerto.

B. Perumusan Masalah

Sektor energi merupakan salah satu sektor strategis dan berperan penting dalam mencapai tujuan sosial, ekonomi, dan lingkungan untuk pembangunan berkelanjutan serta pendorong bagi kegiatan ekonomi nasional. Kegiatan ekonomi yang dilakukan manusia tidak dapat lepas dari kegiatan transportasi. Setiap tahun jumlah transportasi atau kendaraan di Indonesia selalu mengalami

peningkatan. Peningkatan jumlah transportasi atau kendaraan akan meningkatkan kebutuhan akan Bahan Bakar Minyak (BBM) sebagai bahan bakar kendaraan tersebut agar dapat berfungsi. Peningkatan kebutuhan akan BBM menyebabkan Indonesia harus melakukan impor BBM karena tidak dapat memenuhi kebutuhan dalam negeri.

Bahan Bakar Minyak (BBM) yang dipasarkan Pertamina melalui Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU) dibedakan menjadi dua jenis bahan bakar yaitu BBM bersubsidi dan BBM non subsidi. Bahan Bakar Minyak bersubsidi antara lain pertalite dan biosolar. Bahan Bakar Minyak non subsidi antara lain pertamax turbo, pertamax, pertamina *dex*, *dexlite*, pelumas *fastron*, dan *bright* gas. Bahan Bakar Minyak yang sering digunakan untuk bahan bakar kendaraan bermotor roda dua dan roda empat adalah pertalite dan pertamax.

Pola konsumsi BBM bersubsidi dinilai tidak tepat sasaran. Rumah tangga yang menggunakan BBM bersubsidi adalah yang rumah tangga kaya dibandingkan rumah tangga miskin dan menengah. Lebih dari 70 persen jumlah subsidi justru dinikmati oleh kelompok masyarakat yang mampu, yaitu pemilik mobil penumpang.

Beberapa waktu terakhir terjadi kenaikan harga BBM pertamax dan BBM pertalite sebagai BBM subsidi. Harga BBM non subsidi yang lebih mahal dapat mempengaruhi perekonomian masyarakat. Kenaikan harga BBM dan subsidi BBM dapat menjadi salah satu pertimbangan konsumen dalam memilih BBM. Banyak faktor yang mempengaruhi keputusan konsumen dalam pemilihan BBM bersubsidi (Pertalite) atau BBM non subsidi (Pertamax) selain dari harga dan subsidi BBM. Faktor-faktor tersebut menarik untuk diteliti lebih lanjut. Berdasarkan uraian di atas dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh jenis kendaraan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara?
2. Bagaimana pengaruh usia kendaraan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara?
3. Bagaimana pengaruh kapasitas mesin terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara?

4. Bagaimana pengaruh jumlah tanggungan keluarga terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara?
5. Bagaimana pengaruh jenis pekerjaan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara?
6. Bagaimana pengaruh pendapatan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara?
7. Bagaimana pengaruh jenis kelamin terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara?
8. Bagaimana pengaruh volume penggunaan BBM terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara?
9. Bagaimana pengaruh asal daerah terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara?
10. Bagaimana pengaruh status sosial terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara?

C. Pembatasan Masalah

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data konsumen BBM pertamax dan BBM pertalite di Kecamatan Purwokerto Utara Kabupaten Banyumas dengan pengambilan sampel secara *accidental* atau tidak sengaja. Penelitian ini dilakukan pada konsumen pengguna kendaraan bermotor roda dua karena merupakan jenis kendaraan bermotor terbanyak.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah maka tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis pengaruh faktor jenis kendaraan roda dua terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara.
2. Menganalisis pengaruh faktor usia kendaraan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara.

3. Menganalisis pengaruh faktor kapasitas mesin terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara.
4. Menganalisis pengaruh faktor jumlah tanggungan keluarga terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara.
5. Menganalisis pengaruh faktor jenis pekerjaan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara.
6. Menganalisis pengaruh faktor pendapatan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara.
7. Menganalisis pengaruh faktor jenis kelamin terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara.
8. Menganalisis pengaruh faktor volume penggunaan BBM terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara.
9. Menganalisis pengaruh faktor asal daerah terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara.
10. Menganalisis pengaruh faktor status sosial terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara.

E. Kegunaan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah di atas maka manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh faktor-faktor yang mempengaruhi preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Kecamatan Purwokerto Utara menggunakan analisis regresi logistik.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Konsumen

Penelitian ini diharapkan sebagai bahan informasi tambahan dalam pertimbangan melakukan pembelian Bahan Bakar Minyak (BBM) bagi pengguna kendaraan roda dua.

b. Bagi Pemerintah

Penelitian ini diharapkan sebagai bahan masukan dan informasi bagi Pemerintah dalam mengambil keputusan atau membuat kebijakan terkait dengan Bahan Bakar Minyak (BBM) agar semakin baik.