

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Pemenuhan konsumsi energi Indonesia dapat diukur dalam beberapa bentuk energi, seperti energi listrik, energi bahan bakar fosil (minyak, gas, batu bara), dan energi baru terbarukan (EBT) (angin, surya, hidro, geotermal, biomassa, dan lain-lain). Setiap tahunnya kebutuhan energi selalu meningkat sebesar 6%. Sementara pada tahun 2021, persentase energi nasional berdasarkan sumbernya diketahui bahwa Batubara sebesar 38,5%, Minyak Bumi sebesar 25,4%, Gas Alam sebesar 22,1%, EBT sebesar 14%. Tingginya penggunaan energi fosil sebagai sumber energi nasional justru akan memperburuk ketahanan energi nasional dikarenakan energi fosil yang tidak dapat diperbaharui kembali (BPS, 2021).

Berfokus pada konsumsi energi nasional, diketahui bahwa energi diolah kebeberapa jenis dengan persentase bahan bakar minyak (BBM) 42% dari total kebutuhan Nasional, diikuti batubara (17%), Gas (10%), listrik (10%) lainnya (21%). Kondisi yang sama konsumsi energi terus meningkat seiring laju perubahan Indonesia, dimana distribusikan energi terbesar berdasarkan sektor yaitu transportasi sebesar 42% (KESDM, 2021). Dilihat dari sektor transportasi, penggunaan energi tersebut masih didominasi oleh energi fosil sebesar 97% dan EBT sebesar 3%. Disamping itu perlu adanya perhatian pemerintah akan penggunaan energi ramah lingkungan yaitu energi terbarukan (EBT) untuk sektor transportasi mengingat angka penggunaannya hanya 3% (Kompas, 2020).

Dewasa ini penggunaan EBT perlu diterapkan guna mengurangi dampak emisi karbon dari penggunaan energi fosil. Pada tahun 2020, total emisi karbon dioksida (CO<sub>2</sub>) Indonesia sebesar 600,4 juta ton. Angka ini menempatkan Indonesia sebagai salah satu negara dengan emisi karbon terbesar di dunia, meskipun masih kalah dibandingkan dengan negara-negara besar seperti China dan Amerika Serikat (Global Carbon Atlas, 2021). Penyumbang terbesar emisi karbon di sektor transportasi adalah kendaraan bermotor yang menggunakan bahan bakar fosil, seperti bensin, diesel, dan avtur. Kendaraan pribadi, seperti mobil dan sepeda motor, merupakan penyumbang utama emisi karbon di sektor transportasi di Indonesia (Siregar et al., 2021). Selain itu, kendaraan angkutan umum, seperti bus dan taksi, juga berkontribusi pada emisi karbon, maka sektor transportasi dalam menyumbang emisi karbon sebesar 15% (Carbon Brief, 2021).

Upaya untuk mengurangi emisi karbon di sektor transportasi dilakukan melalui berbagai kebijakan dan program, seperti penggunaan kendaraan listrik atau kendaraan bertenaga listrik-hibrida. Promosi transportasi berkelanjutan seperti transportasi massal dan sepeda, dan penggunaan bahan bakar alternatif yang lebih ramah lingkungan, seperti biofuel atau gas alam terkompresi (CNG) dan energi listrik lainnya (Kemenhub, 2022). Pemerintah akan terus mendorong penggunaan kendaraan ramah lingkungan berbasis tenaga listrik di Indonesia dengan menerapkan beberapa kebijakan seperti subsidi tarif pengisian listrik, insentif pajak, peningkatan infrastruktur pengisian kendaraan listrik umum (SPKLU), konversi kendaraan konvensional ke ramah lingkungan dan pembatasan impor kendaraan konvensional (Kemenkeu, 2022).

Berdasarkan kebijakan tersebut, Penjualan mobil listrik di Indonesia mencatatkan rekor baru pada bulan September lalu, yakni penjualan tertinggi di 2022 sebanyak 4.849 unit. Naik signifikan hampir empat kali lipat dari bulan sebelumnya di angka 1.021 unit. Pendongkrak penjualan pada bulan September 2022 adalah Wuling Air ev. Berdasarkan data wholesales (distribusi pabrik ke dealer) Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo), penjualannya mencapai 1.887 unit. Jenis yang paling laku dari Wuling Air ev adalah Long Range yakni terjual 1.325 unit. Sementara Standard Range terjual 562 unit. Berkaca dari bulan sebelumnya, tipe long range memang menjadi yang terlaris. Pada Agustus penjualannya tercatat 648 unit. Sedangkan tipe standar range terjual jauh lebih sedikit sebanyak 173 unit. Penjualan keduanya di Agustus 2022 tercatat 821 unit (CNBN Indonesia, 2022).

Pemerintah memiliki ambisi untuk meningkatkan adopsi kendaraan listrik di Indonesia. Meski begitu, jumlah mobil listrik yang terjual di dalam negeri masih tergolong rendah hingga kini, berdasarkan data Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo). Hal ini terlihat dari data Penjualan mobil listrik berbasis baterai (*battery electric vehicle/BEV*) pada 2021, sebanyak 125 unit. Lalu, PHEV terjual 8 unit dan HEV 1.191 unit atau secara keseluruhan mencapai 2.424 unit sampai akhir Desember 2021 (Databoks, 2022).

Survei terbaru dilakukan CNN Indonesia untuk membuktikan seberapa tinggi minat membeli masyarakat terhadap kendaraan listrik seiring dengan tersedianya berbagai merek mobil dan motor listrik saat ini di Indonesia. Dari hasil survei, sebanyak 1.127 responden masyarakat Indonesia. Mereka yang

mengaku berminat membeli mobil listrik ada 786 (70%) responden, sedangkan 341 (30%) responden menyatakan tidak berminat. Sementara itu, ada 1.629 responden menyikapi kehadiran motor-motor listrik. Sebesar 974 (60%) voter tertarik membeli motor listrik, dan sisanya tidak tertarik dengan motor nol emisi tersebut. Hasil survey juga menemukan bahwa minat masyarakat terhadap *green vehicle* sangat tinggi dikarenakan kepedulian akan lingkungan yang semakin tercemar akibat menggunakan kendaraan berbahan bakar fosil, terlebih kendaraan ramah lingkungan ini dinilai tidak memakan energi yang berlebihan. Selebihnya menyatakan sebagai bentuk penunjang gaya hidup maupun kelas sosial mereka (CNN Indonesia, 2022). Sementara antusias pada kendaraan listrik juga terjadi di Provinsi Aceh.

Aceh sebagai daerah pertama di Indonesia yang menerapkan sistem kendaraan listrik untuk kegiatan bertransportasi. Pemerintah Aceh memilih kendaraan berdaya listrik sebagai kendaraan operasional tentunya dengan alasan yang cukup jelas. Hal ini untuk menghemat biaya dan mempermudah kinerja, pemilihan motor listrik ini sebagai bentuk apresiasi terhadap karya anak bangsa. Kendaraan listrik yang dimaksud bernama Gesits yang merupakan perusahaan asal Aceh yang berlokasi di Banda Aceh sebagai industri kendaraan listrik pertama di Indonesia. Penggunaan kendaraan listrik di wilayah Aceh ini sebagai solusi penghematan anggaran, penekanan konsumsi energi fosil dan kepedulian terhadap lingkungan. Namun aturan penggunaan kendaraan ramah lingkungan berbasis tenaga listrik di Aceh belum sepenuhnya terealisasikan, seperti di Kota Lhokseumawe selaku kota terbesar kedua di Aceh (Dishub Aceh, 2022).

Penerapan kendaraan listrik di seluruh Aceh, termasuk di Kota Lhokseumawe semakin dipercepat, dimana akan dibangun stasiun pengisian kendaraan listrik umum (SPKLU) di kota Lhokseumawe. Hal ini direncanakan guna mempercepat akses penggunaan kendaraan bertenaga listrik di Aceh guna merealisasikan program *Green Aceh* terlebih Aceh sebagai daerah percontohan penggunaan kendaraan listrik di Indonesia. Harapan besar nantinya masyarakat kota Lhokseumawe dapat beralih dari kendaraan konvensional ke ramah lingkungan. Secara keseluruhan penggunaan kendaraan berbahan fosil di Kota Lhokseumawe masih menjadi pilihan daripada kendaraan listrik. Penggunaan kendaraan listrik di kota Lhokseumawe hanya sebanyak 11 unit, itupun hibah dari pemerintah daerah Aceh untuk kendaran dinas dan becak listrik pengangkut sampah saja (Dialeksis, 2022). Angka ini relatif sangat kecil jika dibandingkan dengan penggunaan kendaraan konvensional yang ada di Lhokseumawe.

Niat Beli masyarakat Kota Lhokseumawe masih sangat rendah terhadap kendaraan ramah lingkungan berbasis tenaga listrik, dimana terlihat hanya 11 unit saja kendaraan tersebut digunakan dan bukan pengguna pribadi. Hal ini mencerminkan bahwa masyarakat Kota Lhokseumawe belum memiliki niat untuk membeli kendaraan listrik tersebut. Kesadaran masyarakat kota Lhokseumawe akan pentingnya menjaga lingkungan menjadi salah satu faktor sehingga Niat Beli masyarakat tidak terjadi (Harian Rakyat Aceh, 2022). Pada tahun 2021, terdapat 124.947 kendaraan konvensional baik roda 2 dan roda 4 yang ada di Kota Lhokseumawe, jumlah yang terbilang besar daripada kendaraan listriknya, yang berarti Niat Beli pada kendaraan tersebut rendah (Antara, 2021).

Toko kendaraan ramah lingkungan di kota Lhokseumawe saat ini banyak dijumpain di beberapa *dealer* maupun toko non *dealer*. Ditemukan bahwa dua toko *dealer* besar di Kota Lhokseumawe yaitu *Dealer Saige* di Jl. Masjid Cunda, Lhokseumawe dan *Dealer Ofero* di Jl. Merdeka Timur, Mon Geudong, Lhokseumawe. Kedua toko atau *dealer* tersebut dibuka pada tahun yang sama yaitu di 2024, dengan segmen pasar para kalangan anak muda Lhokseumawe dan pekerja maupun ibu rumah tangga.

Fenomena ini terjadi akibat adanya faktor *Environmental Behaviors* atau perilaku akan lingkungan dari masyarakatnya. *Environmental Behaviors* merupakan sebuah perilaku maupun tindakan yang berkontribusi dan memiliki dampak yang positif kepada pelestarian lingkungan, sistem bumi dan sumber daya alam dan energi, penggunaan zat-zat tidak beracun, mengurangi produksi limbah, dan lain-lain (Axelrod & Lehman, 1993). Perilaku seseorang terhadap lingkungan juga dapat dilihat dari beberapa faktor seperti *Environmental concern*, *Environmental Knowledge* dan *Self-Expressive Benefit* (Fanghella et al., 2019).

*Environmental concern* atau kekhawatiran akan lingkungan masyarakat Kota Lhokseumawe dinilai masih sangat rendah, dimana jumlah sampah di Kota Lhokseumawe selalu meningkat 30% setiap harinya dan sampah yang dihasilkan per-orang yaitu 0,5Kg/Hari dengan total sebanyak 210.177 jiwa warga Kota Lhokseumawe, maka produksi sampah yang dihasilkan sebanyak 105.089 kilogram (Antara News, 2022). Adapun kegiatan rutin yang dilakukan baik pemerintah maupun Lembaga atau organisasi di Kota Lhokseumawe selalu mengadakan kegiatan bersih-bersih yang diartikan bahwa lingkungan di Kota

Lhokseumawe dalam keadaan yang memprihatinkan diakibatkan rendahnya kepedulian masyarakat sekitar (RRI, 2023). Tingkat kekhawatiran masyarakat Lhokseumawe yang rendah terhadap lingkungan mencerminkan perilaku mereka yang telah tertanam sejak lama dan susah untuk diubah untuk peduli lingkungan (Serambi News, 2021). Hal ini juga mengindikasikan bahwa rendahnya kekhawatiran terhadap lingkungan akan berdampak pada rendahnya Niat Beli kendaraan ramah lingkungan.

*Environmental Knowledge* atau pengetahuan lingkungan masyarakat Lhokseumawe terhadap lingkungan juga dinilai masih rendah. Hal ini dikarenakan banyaknya timbunan sampah disetiap sudut tempat yang dihasilkan dari masyarakat Kota Lhokseumawe (Serambi News, 2021). Kualitas air yang buruk disetiap aliran sungai yang ada di Lhokseumawe diakibatkan oleh sampah rumah tangga dan bukan berasal dari industri (Antara News, 2020) Rendahnya pengetahuan mengenai cara menjaga lingkungan juga akan berdampak negatif, seperti melakukan pembakaran sampah yang tidak sesuai hingga menimbulkan emisi karbon dan berakibat pada terbakarnya rumah disekitar (Antara News, 2023) Kondisi ini mencerminkan sikap masyarakat Kota Lhokseumawe yang terbiasa untuk tidak peduli terhadap lingkungan sekitar. Melihat rendahnya pengetahuan lingkungan masyarakat Kota Lhokseumawe terhadap lingkungan ini dapat diartikan bahwa mereka akan sulit untuk merubah kebiasaan dan pengetahuan kelingkungan individual sehingga peralihan Niat Beli dari kendaraan konvensional ke kendaraan ramah lingkungan juga akan berpengaruh.

*Self-Expressive Benefit* atau manfaat penggunaan barang untuk mengekspresikan diri pada masyarakat Kota Lhokseumawe hanya sekedar menggunakan tanpa mengetahui manfaat dan dampak yang ditimbulkan. Kesadaran masyarakat Kota Lhokseumawe pada kendaraan ramah lingkungan masih minim, dimana dominasi kendaraan konvensional masih diminati hingga kini. Namun penggunaan kendaraan konvensional justru akan menimbulkan dampak negatif dalam penggunaan bahan bakar fosil. Salah satunya antrian BBM se Kota Lhokseumawe selama sepekan dan terjadi kelangkaan (Media Satu, 2023). Kebakaran disaat pengisian BBM sering sekali terjadi dan mengakibatkan kebakaran pada tangki bensin dan membakar kendaraan tersebut (AJNN, 2022). Penggunaan bahan bakar fosil terbilang sangat berbahaya dan menurunkan kebermanfaatannya, namun tetap saja minat penggunaan kendaraan konvensional masih tinggi daripada kendaraan ramah lingkungan.

Berdasarkan fenomena dan permasalahan serta celah riset diatas, maka peneliti ingin mengkaji tentang **“Pengaruh *Environmental Behaviors* Terhadap Niat Beli Kendaraan Ramah Lingkungan (Studi Kasus Masyarakat Kota Lhokseumawe).”**

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah, maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pengaruh *Environmental Concern* terhadap Niat Beli Masyarakat Lhokseumawe Pada Kendaraan Ramah Lingkungan?



2. Bagaimana pengaruh *Environmental Knowledge* terhadap Niat Beli Masyarakat Lhokseumawe Pada Kendaraan Ramah Lingkungan?
3. Bagaimana pengaruh *Self-Expressive Benefit* terhadap Niat Beli Masyarakat Lhokseumawe Pada Kendaraan Ramah Lingkungan?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah penelitian diatas maka didapati tujuan penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk Mengetahui dan menganalisa pengaruh *Environmental Concern* terhadap Niat Beli Masyarakat Lhokseumawe Pada Kendaraan Ramah Lingkungan.
2. Untuk Mengetahui dan menganalisa pengaruh *Environmental Knowledge* terhadap Niat Beli Masyarakat Lhokseumawe Pada Kendaraan Ramah Lingkungan.
3. Untuk Mengetahui dan menganalisa pengaruh *Self-Expressive Benefit* terhadap Niat Beli Masyarakat Lhokseumawe Pada Kendaraan Ramah Lingkungan.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

Diharapkan penelitian ini berguna dan bermanfaat bagi semua pihak terutama bagi penulis, pembaca atau masyarakat maupun peneliti lainnya.

Manfaat penelitian ini didasarkan pada manfaat teoritis dan manfaat praktis yang diuraikan sebagai berikut:

#### **1.4.1 Manfaat Teoritis**

1. Bagi Penulis

Penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk mendapatkan pengetahuan dan sebagai bahan pertimbangan lainnya yang mungkin dapat digunakan untuk penelitian lebih lanjut.

2. Bagi Pembaca/ Masyarakat

Penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan informasi, perbandingan, bahan acuan untuk dalam perbaikan dan meregulasi ulang penggunaan kendaraan ramah lingkungan di Kota Lhokseumawe.

3. Bagi Peneliti lain

Sebagai sumber informasi yang berguna bagi rekan-rekan yang sedang membahas masalah yang sama, sehingga penulis berharap agar penelitian selanjutnya dapat lebih baik lagi dari sekarang.

#### **1.4.2 Manfaat Praktis**

1 Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi masukan kepada perusahaan, agar mampu meningkatkan promosi akan produk kendaraan ramah lingkungan untuk membantu menjaga lingkungan dan minat beli masyarakat.

2 Diharapkan hasil penelitian keputusan pembelian ini dapat digunakan sebagai bahan informasi, perbandingan, bahan acuan dalam meningkatkan penjualan kendaraan ramah lingkungan.

