

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam beberapa tahun terakhir, isu lingkungan hidup menjadi perhatian global yang semakin penting seiring dengan meningkatnya kompleksitas permasalahan yang dihadapi. Salah satu tantangan utama yang menjadi sorotan adalah peningkatan emisi gas rumah kaca yang berkontribusi terhadap perubahan iklim global. Emisi gas rumah kaca merupakan pelepasan berbagai jenis gas yang mampu menahan panas di atmosfer, seperti karbon dioksida (CO_2), metana (CH_4), dan dinitrogen oksida (N_2O), yang sebagian besar dihasilkan dari aktivitas manusia dan berperan dalam terjadinya efek rumah kaca serta pemanasan global (IPCC, 2021). Fenomena ini telah diidentifikasi sebagai ancaman global yang berdampak luas terhadap keberlangsungan kehidupan dan memerlukan upaya penanganan bersama dari berbagai negara di dunia (United Nations Environment Programme, 2022). Salah satu sektor yang memberikan kontribusi signifikan terhadap peningkatan emisi tersebut adalah sektor transportasi, terutama melalui penggunaan kendaraan berbahan bakar fosil. Aktivitas transportasi menghasilkan berbagai polutan, seperti karbon dioksida (CO_2), karbon monoksida (CO), nitrogen oksida (NO_x), serta partikel halus ($\text{PM}_{2.5}$), yang tidak hanya berdampak negatif terhadap lingkungan tetapi juga berpotensi membahayakan kesehatan manusia (Hamid et al., 2025).

Di Indonesia, permasalahan emisi dari sektor transportasi semakin menjadi perhatian seiring dengan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor dari tahun ke tahun. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (2024), jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta selama periode 2019–2023 menunjukkan tren peningkatan yang konsisten. Pada tahun 2022, jumlah kendaraan bermotor tercatat mencapai sekitar 26,37 juta unit, meningkat sebesar 4,39% dibandingkan tahun sebelumnya. Peningkatan tersebut mencerminkan tingginya tingkat ketergantungan masyarakat terhadap penggunaan kendaraan pribadi sebagai sarana transportasi. Dari total kendaraan bermotor yang beroperasi, sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang paling dominan dengan jumlah sekitar 17,3 juta unit atau setara dengan 65,6% dari keseluruhan kendaraan, sementara mobil menyumbang sekitar 34,4% dari total kendaraan bermotor yang tercatat.

Tabel 1.1 Jumlah Kendaraan Bermotor Berdasarkan Jenisnya

Jenis Kendaraan Bermotor	Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (Unit)	
	2023	
Mobil Penumpang	19.710.434	
Mobil Bis	272.793	
Mobil Barang	6.087.299	
Sepeda motor	133.051.310	
Jumlah	159.121.836	

Sumber: Bps Jakarta, 2023

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang terjadi tidak diiringi oleh pengembangan kapasitas infrastruktur transportasi yang memadai, sehingga memicu terjadinya kemacetan lalu lintas di berbagai kota besar, seperti Jakarta, Bandung, dan Surabaya (BPS, 2022). Menurut data Kementerian Perhubungan (2023), kerugian ekonomi yang ditimbulkan akibat kemacetan di Jakarta diperkirakan mencapai sekitar Rp100 triliun setiap tahunnya. Selain menyebabkan penurunan produktivitas, kemacetan juga berdampak pada meningkatnya konsumsi bahan bakar kendaraan dan emisi gas buang yang dihasilkan. Akibatnya, konsentrasi polutan di atmosfer semakin meningkat, yang pada akhirnya berkontribusi terhadap penurunan kualitas udara, khususnya di kawasan perkotaan.

Salah satu dampak yang paling terlihat dari kondisi tersebut adalah tingginya tingkat pencemaran udara di berbagai kota besar, terutama di Jakarta. Berdasarkan laporan Vital Strategies dan ITB (2020), sektor transportasi berkontribusi sekitar 46% hingga 57% terhadap konsentrasi partikel halus PM2.5 di wilayah Jakarta dan sekitarnya. Temuan tersebut menunjukkan bahwa sektor transportasi merupakan salah satu sumber utama pencemaran udara, bahkan memberikan kontribusi yang lebih besar dibandingkan sektor lainnya, seperti industri dan rumah tangga. Tingginya proporsi emisi yang berasal dari aktivitas transportasi mengindikasikan bahwa penggunaan kendaraan bermotor berbahan bakar fosil memiliki pengaruh yang signifikan terhadap penurunan kualitas udara di kawasan perkotaan.

Tingginya tingkat pencemaran udara di wilayah Jabodetabek tercermin dari konsentrasi partikel halus PM2.5 yang kerap melampaui batas

aman yang direkomendasikan oleh World Health Organization (WHO). Data menunjukkan bahwa konsentrasi PM2.5 di wilayah tersebut berada pada kisaran 25–40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, jauh di atas ambang batas tahunan yang direkomendasikan WHO, yaitu 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Kondisi ini mengindikasikan bahwa kualitas udara di kawasan perkotaan Indonesia berada pada tingkat yang mengkhawatirkan dan berpotensi memberikan dampak negatif terhadap kesehatan masyarakat. Paparan PM2.5 dalam jangka panjang diketahui dapat meningkatkan risiko berbagai gangguan kesehatan, termasuk penyakit pernapasan, penyakit kardiovaskular, serta masalah kesehatan lainnya yang berkaitan dengan kualitas udara yang buruk.

Tabel 1.2 Perkembangan Konsumsi Energi Menurut Sektor

Sektor	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023	Tahun 2024
Industri, Konstruksi dan Pertambangan Non Migas	2.370.464	2.687.411	3.841.469	4.163.151	4.515.252
Rumah tangga	1.532.150	1.582.250	1.554.160	1.600.147	1.659.829
Transportasi	867.557	1.003.630	1.190.604	1.176.741	1.250.606
Konsumen Lainnya	394.598	326.757	385.111	428.281	455.108
Pertanian	19.727	19.616	20.102	29.436	49.834

Sumber: Bps Jakarta, 2024

Selain memberikan dampak terhadap kesehatan masyarakat, tingginya emisi yang dihasilkan oleh sektor transportasi juga berkontribusi secara signifikan terhadap perubahan iklim global. Emisi yang berasal dari proses pembakaran bahan bakar fosil, khususnya karbon dioksida (CO_2), merupakan salah satu faktor utama yang menyebabkan peningkatan konsentrasi gas rumah kaca di atmosfer. Menurut laporan Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC, 2022), sektor transportasi menyumbang sekitar 23% dari total emisi CO_2 global yang berasal dari sektor energi. Temuan tersebut menunjukkan bahwa aktivitas transportasi memiliki kontribusi yang besar terhadap peningkatan efek rumah kaca dan percepatan laju pemanasan global, sehingga diperlukan upaya untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan

berbahan bakar fosil guna mendukung terciptanya sistem transportasi yang lebih berkelanjutan.

Peningkatan emisi gas rumah kaca tersebut berkontribusi terhadap kenaikan suhu rata-rata permukaan bumi, yang pada akhirnya memicu berbagai fenomena perubahan iklim. Dampak yang ditimbulkan meliputi perubahan pola curah hujan, meningkatnya intensitas dan frekuensi cuaca ekstrem seperti banjir dan kekeringan, serta kenaikan permukaan air laut yang disebabkan oleh mencairnya lapisan es di wilayah kutub. Konsekuensi dari perubahan iklim tersebut tidak hanya memengaruhi kondisi lingkungan, tetapi juga berpotensi mengganggu ketahanan pangan, ketersediaan sumber daya air bersih, serta stabilitas ekonomi di berbagai negara, termasuk Indonesia.

Di Indonesia, dampak perubahan iklim semakin terasa melalui meningkatnya frekuensi dan intensitas bencana hidrometeorologi, seperti banjir, tanah longsor, dan kekeringan. Data dari Badan Nasional Penanggulangan Bencana mencatat bahwa bencana-bencana yang terjadi di Indonesia dalam beberapa tahun terakhir sebagian besar berkaitan dengan perubahan iklim. Kondisi ini membuktikan bahwa dampak emisi gas rumah kaca bukan lagi sekadar ancaman di masa depan, melainkan telah menjadi kenyataan yang dihadapi masyarakat saat ini.



Gambar 1.1 Dampak Pemanasan Global

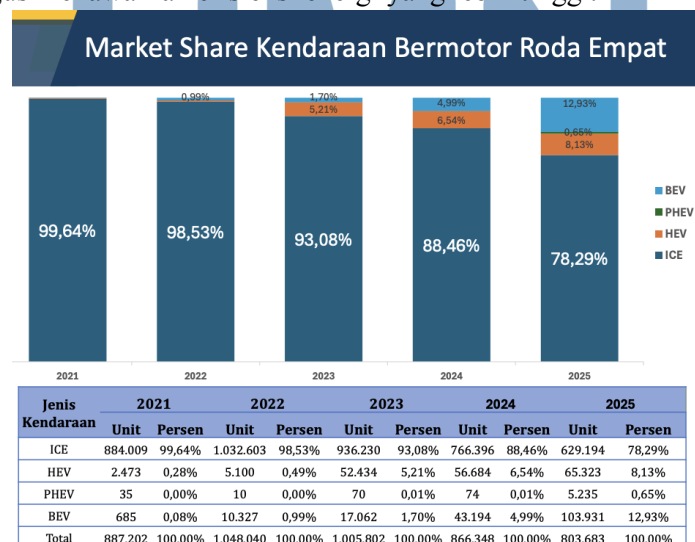
Sumber: WWF Australia

Transportasi berkelanjutan merupakan sistem transportasi yang tidak hanya bertujuan memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat, tetapi juga

berorientasi pada pengurangan dampak lingkungan, baik melalui efisiensi perjalanan, pemanfaatan moda transportasi yang lebih ramah lingkungan, maupun penerapan teknologi yang lebih hemat energi (Turan et al., 2024). Konsep ini kian relevan mengingat besarnya dampak negatif sektor transportasi terhadap lingkungan, khususnya dalam hal emisi gas rumah kaca dan ketergantungan pada bahan bakar fosil yang menjadi salah satu pendorong utama perubahan iklim global.

Meningkatnya kesadaran akan isu lingkungan mendorong berbagai negara untuk mengadopsi pendekatan transportasi berkelanjutan sebagai bagian dari strategi menekan emisi sekaligus membangun sistem mobilitas yang lebih ramah lingkungan. Pendekatan ini tidak sekadar menjadi solusi jangka pendek dalam mereduksi polusi, melainkan juga berperan sebagai strategi jangka panjang yang mendukung pembangunan berkelanjutan secara menyeluruh. Dalam penerapannya, transportasi berkelanjutan mendorong pemanfaatan inovasi teknologi yang lebih efisien dan beremisi rendah sebagai landasan utama transformasi sistem transportasi ke depan.

Salah satu wujud nyata dari implementasi transportasi berkelanjutan yang tengah berkembang pesat dewasa ini adalah kendaraan listrik atau *Electric Vehicles (EV)*. Kendaraan listrik didefinisikan sebagai kendaraan yang sebagian atau seluruh tenaga penggerakannya bersumber dari energi listrik yang tersimpan dalam baterai (He et al., 2025). Dibandingkan kendaraan konvensional, kendaraan listrik dinilai lebih ramah lingkungan karena tidak menghasilkan emisi gas buang secara langsung (*zero tailpipe emission*) sekaligus menawarkan efisiensi energi yang lebih tinggi.



Gambar 1.2 Market Share Kendaraan Bermotor Roda Empat

Sumber: GAIKINDO, 2026

Keterkaitan antara peningkatan emisi gas rumah kaca di sektor transportasi dengan niat beli (*purchase intention*) konsumen terletak pada urgensi transisi perilaku adopsi teknologi. Penurunan emisi secara massal tidak akan tercapai secara signifikan tanpa adanya kesediaan dan keputusan sadar dari individu untuk mengalihkan preferensi beli mereka dari kendaraan konvensional ke kendaraan listrik (*zero tailpipe emission*). Oleh karena itu, niat beli konsumen menjadi kunci determinan utama dalam mereduksi dampak polusi lingkungan global secara struktural. Namun pada realitasnya, meskipun kendaraan listrik dipandang sebagai solusi yang menjanjikan, tingkat adopsinya di Indonesia hingga saat ini masih sangat terbatas. Berdasarkan data dari GAIKINDO, pangsa pasar kendaraan listrik murni berbasis baterai (BEV) di Indonesia baru mencapai 4,99% pada 2024 dan 12,93% pada 2025. Angka ini masih jauh tertinggal jika dibandingkan dengan kendaraan konvensional berbahan bakar mesin pembakaran internal (ICE) yang masih sangat mendominasi dengan pangsa pasar mencapai 88,46% pada 2024 dan 78,29% pada 2025. Data konkret ini menegaskan bahwa meskipun urgensi isu emisi sangat tinggi, niat beli riil masyarakat Indonesia untuk benar-benar mengadopsi mobil listrik masih menghadapi hambatan besar.

Meski demikian, adopsi kendaraan listrik di Indonesia masih dihadapkan pada sejumlah tantangan yang cukup signifikan. Konsumen dalam proses pengambilan keputusannya tidak semata mempertimbangkan aspek keberlanjutan, melainkan juga faktor fungsional dan ekonomi. Laporan International Energy Agency (2021) mengungkapkan bahwa harga kendaraan listrik yang masih relatif lebih tinggi dibandingkan kendaraan berbahan bakar konvensional menjadi hambatan utama adopsi secara massal, terutama di negara-negara berkembang. Sejalan dengan itu, Yadav (2024) menegaskan bahwa krisis ekologi berpengaruh signifikan terhadap niat adopsi konsumen, di mana kepedulian terhadap lingkungan terbukti berhubungan positif dengan minat untuk beralih ke kendaraan listrik, khususnya di pasar berkembang. Di sisi lain, keterbatasan infrastruktur pengisian daya turut menjadi kendala tersendiri, mengingat ketersediaan Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) di Indonesia hingga saat ini masih belum merata (Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia, 2021).

Berbagai pertimbangan tersebut pada akhirnya mengerucut pada konstruk utama yang menjadi fokus penelitian ini, yaitu niat pembelian (*purchase intention*) kendaraan listrik. Niat pembelian didefinisikan sebagai kecenderungan atau kesediaan konsumen untuk merencanakan pembelian suatu produk di masa yang akan datang (Ajzen, 2020). Dalam konteks kendaraan listrik, niat pembelian dipengaruhi oleh beragam faktor, mulai dari

harga (*price*) dan biaya perawatan (*maintenance cost*) sebagai pertimbangan ekonomi, hingga kesiapan infrastruktur (*infrastructure readiness*) yang turut menentukan tingkat kepercayaan konsumen terhadap kendaraan listrik sebagai moda transportasi yang layak dan dapat diandalkan.

Di sisi lain, kekhawatiran konsumen terhadap jarak tempuh dan ketahanan baterai yang kerap dikenal sebagai *range anxiety* turut membentuk persepsi mereka terhadap kendaraan listrik (International Energy Agency, 2021). Dalam konteks Indonesia, penelitian Alberto dan Riza (2023) yang melibatkan 156 warga Jakarta yang belum memiliki kendaraan listrik menemukan bahwa kepedulian lingkungan, persepsi kegunaan, dan ketersediaan insentif berpengaruh positif dan signifikan terhadap sikap konsumen, yang selanjutnya berperan sebagai mediator dalam membentuk niat pembelian EV. Selain faktor teknis dan ekonomi, sikap konsumen juga memainkan peran penting sebagai variabel psikologis yang menjembatani berbagai faktor tersebut dengan niat pembelian. Hal ini diperkuat oleh temuan Li et al. (2022) yang menunjukkan bahwa sikap positif terhadap EV secara signifikan mampu meningkatkan niat beli konsumen.

Sebagian besar penelitian yang ada saat ini masih terfokus pada pengembangan teknologi kendaraan listrik dan kebijakan pemerintah dalam mendorong transisi energi (Sovacool et al., 2021), serta faktor ekonomi seperti biaya kepemilikan dan insentif (Hardman et al., 2021). Febransyah (2021) menemukan bahwa niat pembelian Battery Electric Vehicle (BEV) di Indonesia dipengaruhi oleh emosi (42,64%), fungsionalitas (25,94%), identitas kendaraan (21,87%), dan biaya kepemilikan (9,55%) yang mengindikasikan bahwa faktor ekonomi, termasuk harga dan biaya perawatan, tetap menjadi pertimbangan penting bagi konsumen Indonesia dalam mengadopsi kendaraan listrik. Meski demikian, aspek perilaku konsumen masih kurang mendapat perhatian, khususnya mengenai bagaimana persepsi risiko, nilai keberlanjutan, dan norma sosial turut mempengaruhi niat pembelian kendaraan listrik.

Guna mengisi research gap tersebut, penelitian ini berfokus pada analisis faktor-faktor yang mempengaruhi purchase intention terhadap kendaraan listrik di Indonesia. Secara khusus, studi ini mengeksplorasi bagaimana konsumen mempertimbangkan aspek keberlanjutan (*sustainable transportation*), nilai ekonomi, serta persepsi terhadap teknologi dalam proses pengambilan keputusan pembelian. Di samping itu, penelitian ini juga bertujuan memberikan kontribusi bagi pengembangan literatur mengenai adopsi kendaraan listrik, khususnya dalam konteks negara berkembang seperti Indonesia.

1.2 Rumusan Masalah

Sektor transportasi merupakan salah satu penyumbang utama emisi gas rumah kaca di tingkat global, dan Indonesia sendiri menghadapi tantangan serius akibat tingginya populasi kendaraan bermotor berbahan bakar fosil. Kendaraan listrik dipandang sebagai salah satu solusi strategis dalam menekan emisi di sektor transportasi sekaligus mendukung transisi menuju sistem mobilitas yang lebih berkelanjutan. Namun demikian, tingkat adopsi kendaraan listrik di Indonesia masih tergolong rendah dibandingkan negara-negara lain di kawasan Asia, meskipun pemerintah telah menerbitkan berbagai kebijakan dan insentif untuk mendorong peralihan tersebut (Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia, 2021).

Rendahnya tingkat adopsi ini tidak semata-mata disebabkan oleh keterbatasan teknologi, melainkan juga oleh berbagai faktor yang memengaruhi pertimbangan konsumen dalam proses pengambilan keputusan pembelian. Penelitian sebelumnya mengungkapkan bahwa harga kendaraan listrik yang masih relatif lebih tinggi dibandingkan kendaraan konvensional menjadi hambatan utama, terutama di pasar berkembang yang memiliki sensitivitas harga tinggi (Hardman et al., 2021). Selain itu, persepsi konsumen terhadap biaya perawatan jangka panjang juga turut memengaruhi penilaian mereka atas nilai ekonomis kepemilikan kendaraan listrik secara keseluruhan (Mohd Noor et al., 2025).

Dari sisi infrastruktur, terbatasnya jumlah dan persebaran Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) di Indonesia masih menjadi persoalan utama yang memunculkan kekhawatiran jarak tempuh (range anxiety) di benak calon konsumen (Boudmen et al., 2024). Kondisi ini secara langsung berdampak pada proses pembentukan sikap konsumen terhadap kendaraan listrik. Sikap konsumen sendiri dipandang sebagai variabel psikologis yang berperan penting dalam menjembatani faktor-faktor ekonomi dan infrastruktur dengan niat pembelian, sebagaimana dijelaskan dalam kerangka *Theory of Planned Behavior* (Ajzen, 2020).

Berdasarkan berbagai penelitian terdahulu, pengaruh faktor ekonomi dan kesiapan infrastruktur terhadap *purchase intention* kendaraan listrik sering kali tidak bersifat linier atau langsung. Di sinilah terdapat kesenjangan penelitian (*research gap*) yang krusial, di mana evaluasi psikologis berupa sikap konsumen (*consumers' attitude*) seharusnya bertindak sebagai jembatan atau penyaring utama. Dalam pasar berkembang seperti Indonesia, hambatan fisik dan finansial (seperti kurangnya SPKLU atau tingginya harga beli) tidak serta-merta menghentikan minat beli secara instan, melainkan diproses terlebih dahulu secara internal menjadi keyakinan subjektif yang membentuk sikap mereka.

Sebagian besar literatur terdahulu cenderung melihat pengaruh infrastruktur dan biaya secara langsung tanpa melibatkan mekanisme mediasi psikologis ini secara mendalam. Di samping itu, penelitian yang mengintegrasikan variabel *price*, *maintenance cost*, *infrastructure readiness*, *consumers' attitude*, dan *purchase intention* dalam satu model utuh, khususnya pada konteks konsumen Indonesia yang belum pernah memiliki kendaraan listrik masih sangat terbatas. Oleh karena itu, penelitian ini menempatkan *consumers' attitude* sebagai variabel mediasi untuk mengisi kesenjangan tersebut, sekaligus menguji sejauh mana penilaian afektif konsumen mampu menyaring hambatan rasional menjadi sebuah dorongan adopsi kendaraan listrik yang nyata di Indonesia.

1.3 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dijabarkan, maka pertanyaan penelitian ini adalah sebagai berikut.

- 1) Apakah *price* memiliki pengaruh positif terhadap *purchase intention towards EV*.
- 2) Apakah *maintenance cost* memiliki pengaruh positif terhadap *purchase intention towards EV*.
- 3) Apakah *infrastructure readiness* memiliki pengaruh positif terhadap *purchase intention towards EV*.
- 4) Apakah *consumers' attitude* memiliki pengaruh positif terhadap *purchase intention towards EV*.
- 5) Apakah *price* memiliki pengaruh positif terhadap *consumers' attitude*.
- 6) Apakah *maintenance cost* memiliki pengaruh positif terhadap *consumers' attitude*.
- 7) Apakah *infrastructure readiness* memiliki pengaruh positif terhadap *consumers' attitude*.

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian berfungsi untuk menguraikan berbagai pertanyaan yang berkaitan dengan latar belakang dilaksanakannya penelitian serta hasil yang hendak dicapai (Locke, Spirduso, & Silverman, 2013). Berdasarkan rumusan masalah yang telah ditetapkan sebelumnya, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh *price* terhadap *purchase intention towards EV*.

2. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh *maintenance cost* terhadap *purchase intention towards EV*.
3. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh *infrastructure readiness* terhadap *purchase intention towards EV*.
4. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh *consumers' attitude* terhadap *purchase intention towards EV*.
5. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh *price* terhadap *consumers' attitude*.
6. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh *maintenance cost* terhadap *consumers' attitude*.
7. Untuk menguji dan menganalisis *infrastructure readiness* terhadap *consumers' attitude*.

1.5 Batasan Penelitian

Untuk menjaga fokus dan kedalaman analisis, penelitian ini memiliki beberapa batasan sebagai berikut.

- 1) Penelitian ini hanya melibatkan responden yang berdomisili di Indonesia, berusia di atas 25 tahun, memiliki kesadaran terhadap kendaraan listrik, namun belum pernah melakukan pembelian kendaraan listrik sebelumnya. Dengan demikian, temuan penelitian tidak dapat digeneralisasikan kepada konsumen yang telah memiliki atau menggunakan kendaraan listrik, maupun konsumen di luar Indonesia.
- 2) Penelitian ini hanya mengkaji lima variabel, yaitu *price*, *maintenance cost*, *infrastructure readiness*, *consumers' attitude*, dan *purchase intention towards EV*. Faktor-faktor lain yang berpotensi mempengaruhi niat beli kendaraan listrik, seperti norma subjektif, dukungan kebijakan pemerintah, kesadaran lingkungan, atau pengaruh kelompok referensi tidak diikutsertakan dalam model penelitian ini.
- 3) Penelitian ini menggunakan pendekatan *cross-sectional*, di mana data hanya dikumpulkan pada satu titik waktu. Pendekatan ini tidak memungkinkan pengamatan terhadap perubahan sikap atau niat beli konsumen dari waktu ke waktu, sehingga hubungan sebab-akibat yang teridentifikasi bersifat terbatas pada konteks saat penelitian dilakukan.
- 4) Kuesioner disebarluaskan secara online melalui Google Form, sehingga responden yang tidak memiliki akses internet yang memadai tidak terwakili. Selain itu, metode pengisian mandiri berpotensi menimbulkan *common method bias* dan *social desirability bias*, di mana responden cenderung memberikan jawaban yang dianggap lebih dapat diterima secara sosial.

- 5) Penelitian ini secara fokus berfokus pada mobil listrik, dan tidak mencakup kendaraan listrik roda dua seperti sepeda motor listrik. Pembatasan ini didasarkan pada pertimbangan bahwa pertimbangan konsumen dalam membeli mobil listrik dari sisi harga, biaya kepemilikan, maupun kebutuhan infrastruktur pengisian daya memiliki kompleksitas yang berbeda secara signifikan dibandingkan dengan kendaraan listrik roda dua.

1.6 Sistematika Penelitian

Sistematika penulisan dalam penelitian ini disusun ke dalam lima bagian utama, yaitu:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan latar belakang penelitian sebagai dasar yang melandasi pemilihan topik dan permasalahan yang dikaji. Latar belakang disusun untuk memberikan pemahaman mengenai konteks, kondisi, serta fenomena yang melatarbelakangi dilakukannya penelitian, sehingga pembaca dapat memperoleh gambaran umum mengenai isu yang dibahas. Selain itu, bab ini memuat rumusan masalah yang menjelaskan secara spesifik permasalahan yang akan diteliti dan dijawab melalui penelitian. Selanjutnya, tujuan penelitian diuraikan untuk menjelaskan hasil atau capaian yang ingin diperoleh dari penelitian yang dilakukan. Manfaat penelitian juga disajikan untuk menunjukkan kontribusi penelitian, baik dari sisi akademis, praktis, maupun bagi peneliti sendiri. Untuk menjaga fokus dan ruang lingkup penelitian, batasan penelitian dijelaskan secara jelas sehingga pembahasan tetap terarah dan sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan. Pada bagian akhir, disampaikan sistematika penulisan skripsi yang memberikan gambaran mengenai susunan dan alur pembahasan pada setiap bab, sehingga memudahkan pembaca dalam memahami keseluruhan isi penelitian secara sistematis.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini menguraikan berbagai teori dan konsep yang relevan sebagai landasan dalam penelitian, khususnya yang berkaitan

dengan perilaku konsumen, sikap konsumen (*consumer attitude*), dan niat pembelian (*purchase intention*). Pemaparan teori-teori tersebut bertujuan untuk memberikan pemahaman yang komprehensif mengenai fenomena yang diteliti serta menjadi dasar dalam menjelaskan hubungan antarvariabel penelitian. Selain itu, bab ini juga menyajikan kajian penelitian terdahulu yang mencakup temuan, teori, serta metodologi yang digunakan oleh penelitian sebelumnya. Kajian tersebut berfungsi untuk memperkuat dasar teoritis penelitian sekaligus mengidentifikasi kesenjangan penelitian (*research gap*) yang menjadi alasan dilaksanakannya penelitian ini. Selanjutnya, dijelaskan model penelitian yang digunakan untuk menggambarkan hubungan antarvariabel yang akan diuji. Pada bagian akhir, disusun pengembangan hipotesis penelitian berdasarkan teori dan hasil penelitian terdahulu, sehingga dapat menjelaskan dugaan hubungan antarvariabel yang menjadi fokus dalam penelitian ini.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menjelaskan gambaran umum objek penelitian yang menjadi fokus kajian, sehingga memberikan pemahaman mengenai konteks dan karakteristik objek yang diteliti. Selain itu, bab ini menguraikan secara rinci metode penelitian yang digunakan, mulai dari desain penelitian, prosedur pengumpulan data, hingga metode analisis yang diterapkan untuk menjawab tujuan penelitian. Selanjutnya, variabel penelitian yang digunakan untuk menjelaskan fenomena yang diteliti dipaparkan secara sistematis, termasuk definisi operasional dan indikator pengukurannya. Bab ini juga menjelaskan teknik pengumpulan data, seperti penggunaan kuesioner sebagai instrumen penelitian, serta teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam menentukan responden penelitian. Pada bagian akhir, diuraikan teknik analisis data yang digunakan untuk mengolah dan menganalisis data yang telah dikumpulkan, termasuk metode statistik dan rumus-rumus yang digunakan untuk mengukur, menguji, serta menginterpretasikan hasil penelitian secara objektif dan sistematis.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini menyajikan hasil pengumpulan, pengolahan, dan analisis data yang diperoleh dari kuesioner yang telah dikumpulkan dari

responden penelitian. Data yang telah diolah kemudian disajikan secara sistematis untuk memberikan gambaran mengenai karakteristik responden serta hasil pengujian yang dilakukan. Selanjutnya, temuan penelitian diinterpretasikan dan dikaitkan dengan landasan teori serta penelitian terdahulu yang telah dibahas pada Bab II, sehingga dapat memberikan pemahaman yang lebih komprehensif terhadap fenomena yang diteliti. Analisis data dilakukan berdasarkan metode yang telah dijelaskan pada Bab III, dengan tujuan untuk menguji hipotesis penelitian serta mengetahui pengaruh dan hubungan antarvariabel yang terdapat dalam model penelitian. Hasil analisis tersebut menjadi dasar dalam menjawab rumusan masalah dan mencapai tujuan penelitian yang telah ditetapkan.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini memuat kesimpulan penelitian yang disusun berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah diuraikan pada Bab IV. Kesimpulan tersebut bertujuan untuk memberikan gambaran ringkas mengenai temuan utama penelitian serta menjawab rumusan masalah dan tujuan penelitian yang telah ditetapkan sebelumnya. Selain itu, bab ini juga menyajikan saran dan rekomendasi yang ditujukan kepada berbagai pihak terkait, seperti perusahaan, akademisi, maupun peneliti selanjutnya. Saran yang diberikan didasarkan pada hasil penelitian yang diperoleh dan diharapkan dapat menjadi masukan dalam pengambilan keputusan, pengembangan teori, serta penyempurnaan penelitian di masa mendatang. Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya memberikan kontribusi secara akademis, tetapi juga memiliki manfaat praktis bagi pihak-pihak yang berkepentingan.

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA