

Analisis Preferensi Bahan Bakar Minyak Subsidi dan Non Subsidi Di Purwokerto

Sodik Dwi Purnomo*¹, Heri Setiawan², Krisnhoe Sukma Danuta³,
Fatwa Zuhaena⁴, Bagus Adhitya⁵

^{1,2,3,4} Faculty of Economics and Business, University of Wijayakusuma, Purwokerto

*Correspondence email: sodikdwipurnomo@yahoo.com

Abstrak. Kebutuhan bahan bakar minyak untuk sektor transportasi meningkat setiap tahunnya sedangkan cadangan energi tidak terbarukan semakin menipis. Bahan bakar minyak bersubsidi dipandang tidak tepat sasaran, beban berat subsidi bahan bakar minyak membatasi ruang gerak fiskal sehingga alokasi APBN untuk sektor-sektor pembangunan lain menjadi terbatas. Kenaikan harga bahan bakar minyak tersebut menjadi salah satu pertimbangan dalam memilih bahan bakar. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi preferensi bahan bakar minyak di Purwokerto Utara. Sampel dalam penelitian ini berjumlah 96 responden yang dihitung dengan rumus Lemeshow. Penelitian ini menggunakan analisis regresi logistik. Hasil analisis regresi logistik menunjukkan bahwa bahwa usia kendaraan, kapasitas mesin, pendapatan, jenis kelamin, dan volume penggunaan BBM berpengaruh signifikan terhadap preferensi bahan bakar minyak subsidi dan non subsidi di Purwokerto Utara. Sementara itu, jenis kendaraan, jumlah tanggungan keluarga, jenis pekerjaan, asal daerah dan status sosial tidak berpengaruh signifikan terhadap preferensi bahan bakar minyak subsidi dan non subsidi di Purwokerto Utara. Implikasi dalam penelitian ini adalah perlunya peningkatan pengetahuan konsumen tentang penggunaan bahan bakar minyak yang disesuaikan dengan kondisi kendaraan. Pemerintah dapat membuat kebijakan agar bahan bakar bersubsidi dapat diterima oleh masyarakat yang berhak membutuhkan.

Kata Kunci: Bahan Bakar Minyak; Energi; Preferensi.

Abstract. *The need for fuel oil for the transportation sector increases every year, while non-renewable energy reserves are increasingly depleting. Subsidized fuel oil is seen as not on target, the heavy burden of fuel oil subsidies limits fiscal space so that APBN allocations for other development sectors are limited. The increase in fuel prices is one of the considerations in choosing fuel. This research aims to analyze the factors that influence fuel oil preferences in North Purwokerto. The sample in this study amounted to 96 respondents who were calculated using the Lemeshow formula. This research uses logistic regression analysis. The results of the logistic regression analysis show that vehicle age, engine capacity, income, gender, and volume of fuel use have a significant effect on preferences for subsidized and non-subsidized fuel oil in North Purwokerto. Meanwhile, type of vehicle, number of family dependents, type of work, regional origin and social status do not have a significant effect on preferences for subsidized and non-subsidized fuel oil in North Purwokerto. The implication of this research is the need to increase consumer knowledge about the use of fuel oil that is adjusted to vehicle conditions. The government can make policies so that subsidized fuel can be received by people who are entitled to need it.*

Keywords: *Unemployment, Human Development, Wages, Poverty.*

PENDAHULUAN

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). 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. 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.

Salah satu anak perusahaan patungan Pertamina yang merupakan perusahaan publik milik BUMN yang bertanggungjawab atas pengelolaan penambangan minyak dan gas bumi di Indonesia 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). BBM yang dipasarkan Pertamina melalui SPBU dibedakan menjadi dua jenis bahan bakar yaitu BBM bersubsidi dan BBM non bersubsidi. BBM bersubsidi adalah bahan bakar minyak untuk masyarakat yang telah melalui proses subsidi seperti pertalite dan biosolar (Putra *et al*, 2021). Bahan Bakar Minyak non subsidi adalah BBM yang diperjualbelikan tanpa campur tangan pemerintah seperti pertamax turbo, pertamax, pertamina dex, *dexlite*, pelumas *fastron*, dan *bright gas*. Perbedaan BBM bersubsidi dan BBM non subsidi dapat dilihat dari segi harga, BBM bersubsidi adalah BBM yang disubsidi oleh pemerintah dan fluktuasi harga harus mendapat persetujuan dari pemerintah, sedangkan BBM non subsidi yang fluktuasi naik turunnya harga dipengaruhi oleh harga minyak dunia secara global (Febriyanti & Nugroho, 2022).

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. 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). 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).

Berdasarkan BPS Daerah tahun 2022, 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. Tabel diatas 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. 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 di ikuti oleh berkembangnya sarana transportasi untuk memperlancar kegiatan ekonomi.

Keputusan konsumen dalam memilih BBM dipengaruhi oleh banyak faktor selain dari faktor harga dan subsidi BBM. 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).

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif, yang berlokasi di SPBU 44.531.15 Kecamatan Purwokerto Utara. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) bersubsidi dan non-subsidi (Y). Variabel independen dalam penelitian ini adalah jenis kendaraan (X1), usia kendaraan (X2), kapasitas mesin (X3), jumlah tanggungan keluarga (X4), jenis pekerjaan (X5), pendapatan (X6), jenis kelamin (X7), volume penggunaan bahan bakar minyak (X8), asal daerah (X9), dan status sosial (X10). Populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat yang menggunakan bahan bakar minyak (BBM) subsidi (pertalite) dan nonsubsidi (pertamax). Sampel dihitung menggunakan rumus Lemeshow sehingga diperoleh sampel sebanyak 96 responden. Metode analisis data menggunakan analisis regresi logistik dengan persamaan sebagai berikut:

$$Y_i = a + \beta_1 JK_{1i} + \beta_2 UK_{2i} + \beta_3 KM_{3i} + \beta_4 JTK_{4i} + \beta_5 JP_{5i} + \beta_6 P_{6i} + \beta_7 JKL_{7i} + \beta_8 VPB_{8i} + \beta_9 AD_{9i} + \beta_{10} SS_{10i} + e$$

Dimana, Y adalah Preferensi Bahan Bakar Minyak, dummy (Y sama dengan 1 apabila masyarakat memilih BBM bersubsidi, Y sama dengan 0 apabila masyarakat memilih BBM non subsidi); JK adalah Jenis Kendaraan (D sama dengan 1 Matic, D sama dengan 0 Non matic); UK adalah Usia Kendaraan (Tahun); KM adalah Kapasitas Mesin (CC); JTK adalah Jumlah Tanggungan Keluarga (Orang); JP adalah Jenis Pekerjaan (D sama dengan 1 Pekerja tetap, D sama dengan 0 Pekerja tidak tetap); P adalah Pendapatan (Rp); JKL adalah Jenis Kelamin (D sama dengan 1 Perempuan, D sama dengan 0 Laki-laki); VPB adalah Volume Penggunaan BBM (Liter); AD adalah Asal Daerah (D sama dengan 1 Dalam kota, D sama dengan 0 Luar kota); SS adalah Status Sosial (D sama dengan 1 Pendapatan diatas UMR, D sama dengan 0 Pendapatan dibawah UMR); a adalah Konstanta; i adalah *cross section*; e adalah *error*; dan $\beta_{1,2,3,4,5,6,7,8,9,10}$ adalah Koefisien regresi. Analisis regresi logistik memiliki empat pengujian model, yaitu Menilai Keseluruhan Model (*Overall Model Test*), Menguji Kelayakan Model Regresi (*Goodness Fit Test*), Koefisien Determinasi, dan Matrik Klarifikasi. Pengujian model berdasarkan data yang akan disajikan menggunakan *Statistical Package For Social Science* (SPSS) versi 25. Pengujian Signifikansi Parameter menggunakan *Omnibus Tests of Model Coefficients* (Uji Simultan F), Uji Parsial (Uji *Wald*). Menafsirkan koefisien dalam model Regresi Logistik didasarkan pada koefisien *Odds ratio* (perbandingan risiko).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Pengujian *Overall Model Test* menunjukkan bahwa nilai *-2Log likelihood* awal (*block number* = 0) sebelum dimasukan variabel independent sebesar 124,798. Setelah dimasukan nilai *-2Log likelihood* akhir (*block number* = 1) mengalami penurunan menjadi 51,777. selisih antara *-2Log likelihood* awal dengan *-2Log likelihood* akhir menunjukkan penurunan sebesar 73,021. Dapat disimpulkan bahwa nilai *-2Log likelihood* awal (*block number* = 0) lebih besar dibandingkan dengan nilai *-2Log likelihood* akhir (*block number* = 1) sehingga terjadi penurunan. Hal tersebut mengindikasikan bahwa antara model yang dihipotesiskan telah sesuai (*fit*) dengan data. Penambahan variabel independen ke dalam model menunjukkan bahwa model regresi semakin baik atau dengan kata lain H_0 diterima.

Pengujian kelayakan model regresi dinilai menggunakan *Hosmer and Lemeshow's Goodness of Fit Test* yang diukur dengan *chi square*. *Hosmer and Lemeshow Test* menunjukkan bahwa hasil uji *Hosmer and Lemeshow Goodness of Fit Test* diperoleh nilai *chi-square* sebesar 2,126 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,977. Hasil uji menunjukkan nilai probabilitas (*P-value*) > 0,05, maka H_0 diterima. Hal tersebut menunjukkan bahwa tidak ada perbedaan signifikan antara model dengan data sehingga model dalam penelitian ini layak dan mampu digunakan untuk memprediksi nilai observasinya.

Variabilitas dari variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen diukur menggunakan koefisien determinasi yang dilihat dari nilai *Nagelkerke's R Square*. *Model Summary* menunjukkan bahwa nilai koefisien determinasi sebesar 0,732 yang berarti kemampuan variabel independen yaitu jenis kendaraan, usia kendaraan, kapasitas mesin, jumlah tanggungan keluarga, jenis pekerjaan, pendapatan, jenis kelamin, volume penggunaan bahan bakar, asal daerah dan status sosial

dalam menjelaskan variabel dependen yaitu preferensi jenis BBM adalah sebesar 73,2 persen. Sedangkan sisanya 26,8 persen dijelaskan oleh variabel-variabel lain diluar dari model penelitian ini.

Matrik klarifikasi menunjukan kekuatan prediksi dari model regresi logistic untuk memprediksi kemungkinan terjadinya pemilihan bahan bakar minyak bersubsidi dan nonsubsidi. *Classification Table* menunjukan bahwa kemampuan model dalam memprediksi terjadinya pemilihan bahan bakar minyak pertamax dan pertalite sebesar 87,5 persen. Dari tabel diatas, kemungkinan responden memilih pertalite adalah 95,2 persen dari total keseluruhan sampel sebanyak 96 data. Sedangkan responden yang memilih pertamax adalah 73,5 persen dari keseluruhan sampel. Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi logistik dengan melihat pengaruh jenis kendaraan, usia kendaraan, kapasitas mesin, jumlah tanggungan keluarga, jenis pekerjaan, pendapatan, jenis kelamin, volume penggunaan bahan bakar, asal daerah dan status sosial terhadap pemilihan BBM subsidi dan non subsidi.

Table 1. Hasil Analisis Regresi Logistik

Variabel	Koefisien (β)	S.E.	Wald	P-Value (Sig.)	Odds Ratio (Exp β)
JK	0,295	0,959	0,095	0,758	1,344
UK	0,578	0,185	9,762	0,002	1,782
KM	0,109	0,047	5,281	0,022	1,115
JTK	-0,010	0,285	0,001	0,973	0,990
JP	0,770	0,982	0,615	0,433	2,159
P	0,001	0,000	9,592	0,002	1,000
JKL	-2,179	0,989	4,855	0,028	0,113
VPB	0,069	0,032	4,719	0,030	1,071
AD	0,333	0,839	0,158	0,691	1,397
SS	1,566	1,092	2,057	0,152	4,790
Constant	-7,413	5,093	2,161	0,142	0,001

Sumber: Hasil Pengolahan data dengan SPSS 25

Berdasarkan tabel diatas hasil analisis regresi logistik dapat dirumuskan persamaan regresi logistik sebagai berikut:

$$\text{Preferensi BBM} = - 7,413 + 0,295JK_1 + 0,578UK_2 + 0,109KM_3 - 0,010JTK_4 + 0,770JP_5 + 0,001P_6 - 2,179JKL_7 + 0,069VPB_8 + 0,333AD_9 + 1,566SS_{10} + e$$

Uji *Omnibus Tests of Model Coefficients* digunakan untuk menguji secara bersama-sama apakah semua variabel independen secara simultan mampu mempengaruhi variabel dependen. Uji *Omnibus Tests of Model Coefficients* diperoleh nilai p-value lebih kecil dari tingkat signifikasinya ($0,000 < 0,05$) sehingga H_0 ditolak dan H_1 diterima. Hal tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel independen secara *simultan* mempengaruhi variabel dependen. Uji wald digunakan untuk menguji apakah masing-masing variabel independen yang terdiri dari pengaruh jenis kendaraan, usia kendaraan, kapasitas mesin, jumlah tanggungan keluarga, jenis pekerjaan, pendapatan, jenis kelamin, volume penggunaan bahan bakar, asal daerah dan status sosial mampu mempengaruhi variabel dependen yaitu preferensi BBM.

Pembahasan

1. Pengaruh jenis kendaraan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Purwokerto Utara.

Jenis kendaraan memiliki nilai probabilitas lebih besar dari tingkat signifikansi ($0,758 > 0,05$), sehingga berdasarkan hasil penelitian variabel jenis kendaraan tidak berpengaruh secara parsial terhadap preferensi BBM yang menunjukkan hasil tidak signifikan dengan korelasi positif. Hal ini mengindikasikan bahwa penggunaan sepeda motor matic maupun non matic tidak mempengaruhi keputusan masyarakat dalam pemilihan BBM. Hal tersebut dikarenakan responden cenderung memilih membeli bahan bakar dengan harga yang lebih murah. Tidak melihat kualitas bahan bakar minyak. Berdasarkan nilai *odds ratio* sebesar 1,344 yang menunjukan bahwa konsumen dengan jenis kendaraan matic berpeluang 1,344 kali dibandingkan dengan pengguna kendaraan

non-matic dalam preferensi BBM bersubsidi (pertalite). Hasil penelitian ini mendukung penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Wardhani *et al* (2015) yang menyatakan bahwa jenis kendaraan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pemilihan jenis BBM pertamax dan pertalite di Semarang. Mendukung penelitian Rasnita (2019) yang menemukan bahwa jenis kendaraan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pemilihan jenis BBM.

2. Pengaruh usia kendaraan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Purwokerto Utara.

Usia kendaraan memiliki nilai probabilitas lebih kecil dari tingkat signifikansi ($0,002 < 0,05$), sehingga berdasarkan hasil penelitian variabel usia kendaraan berpengaruh secara parsial terhadap preferensi BBM yang menunjukkan hasil signifikan dengan korelasi positif. Hal ini mengindikasikan bahwa besar kecilnya usia kendaraan mempengaruhi preferensi bahan bakar subsidi dan non subsidi. Usia dari kendaraan akan mempengaruhi BBM yang dikonsumsi. Berdasarkan nilai *odds ratio* sebesar 1,782 yang menunjukkan bahwa semakin tua usia kendaraan maka akan meningkatkan peluang preferensi BBM bersubsidi (pertalite) sebesar 1,782 kali. Hasil penelitian ini mendukung hasil penelitian sebelumnya yang dilakukan Wardhani *et al* (2015) menyatakan usia kendaraan berpengaruh positif signifikan terhadap pemilihan jenis BBM. Penelitian dari Sitorus *et al* (2014); Zulfikri & Maimunah (2010) yang menemukan bahwa usia dari kendaraan akan mempengaruhi BBM yang dikonsumsi.

3. Pengaruh kapasitas mesin terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Purwokerto Utara.

Kapasitas mesin memiliki nilai probabilitas lebih kecil dari tingkat signifikansi ($0,022 < 0,05$), sehingga berdasarkan hasil penelitian variabel kapasitas mesin berpengaruh secara parsial terhadap preferensi BBM yang menunjukkan hasil signifikan dengan korelasi positif. Hal ini mengindikasikan bahwa besar kecilnya kapasitas mesin akan mempengaruhi preferensi BBM subsidi dan non subsidi. Berdasarkan nilai *odds ratio* sebesar 1,115 yang menunjukkan bahwa semakin tinggi kapasitas mesin maka akan meningkatkan peluang preferensi BBM bersubsidi (pertalite) sebesar 1,115 kali. Kapasitas mesin kendaraan atau isi silinder akan memberikan pengaruh yang sangat besar dalam mengkonsumsi BBM. Semakin besar volume silinder atau kapasitas mesin akan meningkatkan *performance* mesin sepeda motor. Semakin besar daya motor yang dihasilkan maka semakin besar pula daya untuk menggerakkan beban. Penggunaan bensin atau bahan bakar yang tidak efisien dapat berkontribusi pada kinerja mesin secara keseluruhan. Pemilihan bensin atau bahan bakar minyak yang tidak sesuai dengan kapasitas mesin atau kompresi mesin dapat menyebabkan pembakaran tidak sempurna yang akhirnya mempengaruhi komponen kendaraan. Hasil penelitian ini mendukung penelitian dari Rasnita (2019) yang menyatakan bahwa kapasitas mesin berpengaruh positif signifikan terhadap pemilihan jenis BBM.

4. Pengaruh jumlah tanggungan keluarga terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Purwokerto Utara.

Jumlah tanggungan keluarga memiliki nilai probabilitas lebih besar dari tingkat signifikansi ($0,973 > 0,05$), sehingga berdasarkan hasil penelitian variabel jumlah tanggungan keluarga tidak berpengaruh secara parsial terhadap preferensi BBM yang menunjukkan hasil tidak signifikan dengan korelasi negatif. Hal ini mengindikasikan bahwa jumlah tanggungan keluarga tidak berpengaruh terhadap preferensi BBM subsidi dan nonsubsidi. Berdasarkan nilai *odds ratio* sebesar 0,990 yang menunjukkan bahwa setiap kenaikan jumlah tanggungan keluarga akan meningkatkan peluang preferensi BBM bersubsidi (pertalite) sebesar 0,990 kali. Hal tersebut dikarenakan ada responden mendapat uang transportasi dari perusahaan atau tempat bekerja sehingga banyak atau sedikitnya tanggungan keluarga tidak mempengaruhi keputusan responden dalam pemilihan bahan bakar minyak subsidi dan nonsubsidi. Penelitian ini mendukung penelitian dari Lestari & Aliasuddin (2016) yang menemukan bahwa jumlah anggota keluarga tidak berpengaruh signifikan terhadap kesediaan membayar.

5. Pengaruh jenis pekerjaan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Purwokerto Utara.

Jenis pekerjaan memiliki nilai probabilitas lebih besar dari tingkat signifikansi ($0,433 > 0,05$), sehingga berdasarkan hasil penelitian variabel jenis pekerjaan tidak berpengaruh secara parsial terhadap preferensi BBM yang menunjukkan hasil tidak signifikan dengan korelasi positif. Hal ini mengindikasikan bahwa besar kecilnya jenis pekerjaan tidak berpengaruh terhadap preferensi

BBM subsidi dan nonsubsidi. Hasil analisis jenis pekerjaan tidak berpengaruh karena responden memiliki pekerjaan sampingan. Berdasarkan nilai *odds ratio* sebesar 2,159 yang menunjukkan bahwa konsumen dengan pekerjaan tetap berpeluang 2,159 kali dibandingkan dengan pekerja tidak tetap dalam preferensi BBM bersubsidi (pertalite). Hasil penelitian ini mendukung penelitian yang dilakukan oleh Agizta & Balqiah (2013) menemukan bahwa pekerjaan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap keputusan pembelian bahan bakar nonsubsidi di Jabodetabek.

6. Pengaruh pendapatan terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Purwokerto Utara.

Pendapatan memiliki nilai probabilitas lebih kecil dari tingkat signifikansi ($0,002 < 0,05$), sehingga berdasarkan hasil penelitian variabel pendapatan berpengaruh secara parsial terhadap preferensi BBM yang menunjukkan hasil signifikan dengan korelasi positif. Hal ini menunjukkan bahwa besar kecilnya pendapatan mempengaruhi preferensi BBM. Berdasarkan nilai *odds ratio* sebesar 1,000 yang menunjukkan bahwa setiap kenaikan pendapatan akan meningkatkan peluang preferensi BBM bersubsidi (pertalite) sebesar 1,000 kali. Pendapatan adalah suatu hasil yang diterima yang diterima seseorang atau rumah tangga dari berusaha atau bekerja yang berupa, uang maupun barang yang diterima atau dihasilkan dalam jangka waktu tertentu. Pendapatan yang diterima oleh masyarakat tentu berbeda antar satu dengan yang lainnya, hal ini disebabkan berbedanya jenis pekerjaan yang dilakukannya. Perbedaan pendapatan yang dimiliki tiap orang berbeda yang mempengaruhi kerelaan seseorang dalam membayar atau membeli sesuatu. Hasil penelitian ini mendukung penelitian dari Wulandari (2014) yang menemukan bahwa pendapatan berpengaruh signifikan terhadap kesediaan membayar BBM pertamax. 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.

7. Pengaruh jenis kelamin terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Purwokerto Utara

Jenis kelamin memiliki nilai probabilitas lebih kecil dari tingkat signifikansi ($0,028 < 0,05$), sehingga berdasarkan hasil penelitian variabel jenis kelamin berpengaruh secara parsial terhadap preferensi BBM yang menunjukkan hasil signifikan dengan korelasi negatif. Hal ini menunjukkan bahwa setiap kenaikan satu-satuan jenis kelamin dengan asumsi nilai variabel lain tetap (konstan), maka akan menurunkan nilai preferensi BBM. Berdasarkan nilai *odds ratio* sebesar 0,113 yang menunjukkan bahwa konsumen dengan jenis kelamin perempuan berpeluang 0,113 kali dibandingkan dengan jenis kelamin laki-laki dalam preferensi BBM bersubsidi (pertalite). Keputusan pembelian terhadap produk merupakan pernyataan mental konsumen yang merefleksikan rencana pembelian sejumlah produk dengan merek tertentu. Kebutuhan dan keinginan pelanggan sangat berhubungan dengan jenis kelamin atau *gender*. Rangkaian teori diatas menginformasikan bahwa keputusan pembelian terhadap produk juga dipengaruhi oleh jenis kelamin. Pria dan wanita memiliki pola tersendiri pada saat membelanjakan uangnya terhadap produk. Responden dalam penelitian ini sebagian besar berjenis kelamin laki-laki sebesar 63,54 persen. Hasil 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. Penelitian ini juga mendukung penelitian dari Senturk *et al* (2011) yang menemukan bahwa jenis kelamin berpengaruh pada preferensi jenis bahan bakar kendaraan di Turki.

8. Pengaruh volume penggunaan BBM terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Purwokerto Utara.

Volume penggunaan BBM memiliki nilai probabilitas lebih kecil dari tingkat signifikansi ($0,030 < 0,05$), sehingga berdasarkan hasil penelitian variabel volume penggunaan BBM berpengaruh secara parsial terhadap preferensi BBM yang menunjukkan hasil signifikan dengan korelasi positif. Hasil menunjukkan besar kecilnya volume penggunaan BBM akan mempengaruhi preferensi BBM subsidi dan nonsubsidi. Berdasarkan nilai *odds ratio* sebesar 1,071 yang menunjukkan bahwa setiap kenaikan volume BBM akan meningkatkan peluang preferensi BBM bersubsidi (pertalite) sebesar 1,071 kali. Volume penggunaan BBM adalah banyaknya bahan bakar minyak yang digunakan konsumen. Konsumsi bahan bakar juga dipengaruhi oleh beberapa

faktor antara lain pemakaian kendaraan, rata-rata perjalanan perhari, banyaknya pengguna kendaraan, jarak tempuh, atau jenis kendaraan. Hal tersebut membuat volume penggunaan bahan bakar berpengaruh terhadap pemilihan bahan bakar minyak subsidi dan nonsubsidi di Purwokerto. Hasil penelitian ini mendukung penelitian dari Wulandari (2014) yang menemukan bahwa volume penggunaan BBM berpengaruh positif signifikan terhadap kesediaan membayar bahan bakar non subsidi.

9. Pengaruh asal daerah terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Purwokerto Utara.

Asal daerah memiliki nilai probabilitas lebih besar dari tingkat signifikansi ($0,691 > 0,05$), sehingga berdasarkan hasil penelitian variabel asal daerah tidak berpengaruh secara parsial terhadap preferensi BBM yang menunjukkan hasil tidak signifikan dengan korelasi positif. Hal ini mengindikasikan bahwa besar kecilnya asal daerah tidak berpengaruh terhadap preferensi bahan bakar minyak subsidi dan nonsubsidi. Berdasarkan nilai *odds ratio* sebesar 1,396 yang menunjukkan bahwa konsumen dengan asal daerah dalam kota berpeluang 1,396 kali dibandingkan dengan asal daerah luar kota dalam preferensi BBM bersubsidi (pertalite). Hal tersebut dikarenakan responden tidak hanya membeli bahan bakar minyak berdasarkan asal daerah tetapi dari jarak tempuh dari rumah/tempat tinggal ke tempat bekerja. Tidak semua tempat kerja responden sesuai dengan asal daerahnya. Responden membeli bahan bakar juga sesuai pekerjaan seperti driver online dengan konsumsi bahan bakar yang tinggi dan mayoritas memilih pertalite. Selain itu responden membeli bahan bakar minyak tidak selalu di SPBU, melainkan membeli bahan bakar eceran di jalan. Hasil penelitian ini mendukung penelitian dari Wardhani *et al* (2015) yang menemukan bahwa asal daerah tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pemilihan jenis bahan bakar minyak.

10. Pengaruh status sosial terhadap preferensi Bahan Bakar Minyak (BBM) subsidi dan non subsidi di Purwokerto Utara.

Status sosial memiliki nilai probabilitas lebih besar dari tingkat signifikansi ($0,152 > 0,05$), sehingga berdasarkan hasil penelitian variabel status sosial tidak berpengaruh secara parsial terhadap preferensi BBM yang menunjukkan hasil tidak signifikan dengan korelasi positif. Hal ini mengindikasikan bahwa besar kecilnya status sosial tidak mempengaruhi preferensi BBM. Berdasarkan nilai *odds ratio* sebesar 4,790 yang menunjukkan bahwa konsumen dengan pendapatan diatas UMR berpeluang 4,790 kali dibandingkan konsumen dengan pendapatan dibawah UMR dalam preferensi BBM bersubsidi (pertalite). Status sosial adalah kedudukan atau posisi seseorang dalam kelompok manusia yang ditentukan oleh jenis aktivitas ekonomi, pendapatan, tingkat pendidikan, jenis tempat tinggal dan jabatan dalam organisasi. Status sosial dalam penelitian ini berdasarkan besarnya pendapatan, dibawah atau di atas UMR Banyumas. Status sosial dalam penelitian ini tidak berpengaruh dikarenakan besarnya pendapatan tidak mempengaruhi preferensi pemilihan bahan bakar. Hal tersebut dikarenakan konsumen lebih memperhatikan harga produk. Hasil penelitian ini mendukung penelitian dari Rasnita (2019) yang menemukan bahwa status sosial tidak berpengaruh signifikan terhadap pemilihan jenis bahan bakar.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan, maka dapat diambil kesimpulan bahwa usia kendaraan, kapasitas mesin, pendapatan, jenis kelamin, dan volume penggunaan BBM berpengaruh signifikan terhadap preferensi bahan bakar minyak subsidi dan non subsidi di Purwokerto Utara. Sementara itu, jenis kendaraan, jumlah tanggungan keluarga, jenis pekerjaan, asal daerah dan status sosial tidak berpengaruh signifikan terhadap preferensi bahan bakar minyak subsidi dan non subsidi di Purwokerto Utara. Implikasi dalam penelitian ini adalah perlunya peningkatan pengetahuan konsumen tentang penggunaan bahan bakar minyak yang disesuaikan dengan kondisi kendaraan. Pemerintah dapat membuat kebijakan agar bahan bakar bersubsidi dapat diterima oleh masyarakat yang berhak membutuhkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Agizta, M., & Balqiah, T. E. (2013). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Konsumen dan Pengaruhnya Terhadap Pembelian Bahan Bakar Minyak Non Subsidi (Studi Kasus Konsumen SPBU Lokal dan Asing di Jabodetabek). <https://adoc.pub/mevyenna-agizta-tengku-eznie-balqiah-ekstensi-manajemen-pefe-.html>
- Fauzan, T. A. (2018). Determinant of Pertamina Fuel Demand in Purwokerto. *Eko-Regional: Jurnal Pembangunan Ekonomi Wilayah*, 13 (2).
- Febriyanti, T. A., & Nugroho, A. (2022). Pengawasan terhadap BBM Non Subsidi oleh Disperindag Di Kabupaten Lamongan. *Novum: Jurnal Hukum*, 9 (4), 141-150.
- Hatta, Z. M. (2022). Analisis Permasalahan Bahan Bakar Minyak (BBM) di Indonesia dalam Perspektif Islam. *Journal Of Economic Well-Being*, 1(2), 20-28.
- Isnaini, T., & Rizki, M. (2021). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Keputusan Konsumen dalam Membeli Bahan Bakar Minyak (BBM) Pada Pertamina di Kecamatan Titeue Kabupaten Pidie. *Jurnal Ekobismen*, 1(1), 38-48.
- Lestari, L., & Aliasuddin, A. (2016). Willingness To Pay Masyarakat Terhadap Pembangunan Jaringan Gas Bumi Untuk Rumah Tangga di Kota Lhokseumawe. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi Pembangunan*, 1(2), 409-419.
- Paminto, A.K. (2020). Analisis dan Proyeksi Kebutuhan Energi Sektor Transportasi di Indonesia. *Jurnal Energi dan Lingkungan (Enerlink)*, 16 (2), 51-54.
- Putra, B.M., Ardiansah, A., & Bagio, B.K. (2021). Tinjauan Normatif Penjualan BBM Subsidi Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2001 Tentang Minyak Dan Gas Bumi. *JAPS: Jurnal Administrasi Politik dan Sosial*, 2 (1), 57-66.
- Rasnita, R. (2019). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Konsumen Memilih Bakar Minyak dengan Menggunakan Analisis Regresi Logistik. Doctoral Dissertation. Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam, Universitas Negeri Padang.
- Senturk, I., Erdem, C., Simsek, T., & Kilinc, N. (2011). Determinants of Vehicle Fuel; Type Preference In Developing Countries: A Case Of Turkey. *International Journal of Global Warming*, 3(4), 329-338.
- Sitorus, B., Hidayat, R.D.R., & Prasetya, O. (2014). Pengelolaan Penggunaan Bahan Bakar Minyak yang Efektif pada Transportasi Darat. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 1(2), 117-126.
- Soen, A.S., Sugianto H., Theodorus R., & Mapusari, S.A. (2022). Subsidi di Indonesia. *WACANA EKONOMI (Jurnal Ekonomi, Bisnis dan Akuntansi)*, 21(1), 84-92.
- Syahputra, D., & Pambudi, A. (2022). The Determining Factors of Consumer Behavior to Substitute RON-88 (Premium) Fuel Consumption to Peralite and Pertamina Fuel. In *Proceedings of the 1st International Conference on Contemporary Risk Studies, ICONIC-RS 2022*.
- Wardhani, L.R., Wilandari Y., & Wuryandari T. (2015). Analisis Keputusan Konsumen Memilih Bahan Bakar Minyak (BBM) Menggunakan Model Regresi Logistik Biner dan Model Log Linier (Studi Kasus SPBU 44.502. 10 Ketileng Semarang). *Jurnal Gaussian*, 4(4), 2015, 927-936.
- Wulandari, A. (2014). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Konsumen Terhadap Bahan Bakar Minyak (BBM) Non Subsidi (Pertamax) Tahun 2013 (Studi Kasus: Kota Surakarta). Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Sebelas Maret.
- Zulfikri, Z., & Maimunah S. (2010). Kajian Konsumsi Bbm Pengguna Kendaraan Pribadi Roda Empat di Jabodetabek. *Warta Penelitian Perhubungan*, 22(5), 513-526.