BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Polusi udara terus meningkat seiring berjalannya waktu, yang menyebabkan kualitas udara semakin memburuk dan kurang baik untuk kehidupan manusia. Salah satu penyebab utama dari penurunan kualitas udara adalah asap yang dihasilkan oleh kendaraan bermotor, terutama yang menggunakan bahan bakar solar atau minyak fosil. Selain mencemari udara akibat proses pembakaran, penggunaan bahan bakar fosil semakin berkurang karena eksplorasi yang terus dilakukan demi memenuhi kebutuhan sehari-hari. Di sisi lain, harga bahan bakar fosil terus melonjak setiap tahun beriringan dengan inflasi yang terjadi di berbagai negara.

Penurunan produksi energi fosil, khususnya minyak bumi, yang disertai dengan komitmen global untuk menurunkan emisi gas rumah kaca, telah mendorong pemerintah untuk memperkuat peran energi baru dan terbarukan. Langkah ini diambil sebagai bagian dari strategi untuk memastikan ketahanan dan kemandirian energi. Dalam Peraturan Pemerintah No. 79 Tahun 2014 tentang Kebijakan Energi Nasional, ditetapkan target bauran energi baru dan terbarukan sebesar 23% pada tahun 2025, dan meningkat menjadi 31% pada tahun 2050.

Sektor energi, terutama dalam bidang transportasi, memiliki peranan yang sangat penting dalam mempengaruhi emisi gas rumah kaca. Pada tahun 2021, Indonesia mencatatkan emisi gas rumah kaca sebesar 259,1 juta ton CO2. Diperkirakan, angka ini akan meningkat sekitar 29,13% pada tahun 2030, mencapai 334,6 juta ton CO2 (sumber: Indonesia. id). Kenaikan tersebut menimbulkan kekhawatiran tentang kondisi lingkungan, terutama dengan pertumbuhan jumlah kendaraan yang ada di jalan. Antara tahun 2020 sampai 2022, jumlah kendaraan bermotor di Indonesia melonjak hingga mencapai 152,51 juta unit, yang terdiri dari sepeda motor dan mobil, meningkat secara signifikan dari 133,68 juta unit pada tahun sebelumnya (sumber: Indonesia. id).

Kondisi ini semakin diperburuk oleh penurunan stok minyak. Sebagai negara yang sangat bergantung pada energi fosil, terutama bahan bakar minyak,

Universitas Nasional

Indonesia menghadapi tantangan signifikan dalam memenuhi kebutuhan energinya (Boedoyo, 2012). Menurut laporan dari Dewan Energi Nasional (DEN), diperkirakan cadangan minyak Indonesia hanya akan bertahan hingga sembilan tahun ke depan (CNBC Indonesia). Untuk mencapai target pengurangan emisi gas rumah kaca, Indonesia telah memulai langkah transisi dari kendaraan bermesin konvensional yang masih menggunakan energi fosil ke kendaraan bermotor listrik yang memanfaatkan baterai sebagai sumber energi. Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB), yang umumnya dikenal sebagai Kendaraan Bermotor Listrik (KBL), adalah jenis transportasi yang digerakkan oleh baterai sebagai penyedia energi untuk operasional kendaraan tersebut (Kumara dan Sukareyasa, 2009).

Dalam upaya memperkuat ketahanan energi di sektor transportasi, pemerintah secara aktif mendorong pengembangan kendaraan listrik. Langkah ini merupakan bagian dari upaya menuju sumber energi yang lebih hijau dan ramah lingkungan. Kendaraan listrik kini semakin dioptimalkan sebagai alternatif yang mendorong penggunaan energi yang lebih ramah lingkungan. Kehadirannya diharapkan dapat mengurangi polusi serta gas buang yang dikeluarkan oleh kendaraan bermotor berbahan bakar minyak. Dengan meningkatnya produksi kendaraan listrik, diharapkan solusi ini dapat memberikan kontribusi signifikan dalam menghadapi tantangan krisis energi yang tengah kita hadapi.

Pengembangan kendaraan listrik di Indonesia merupakan langkah penting dalam mewujudkan komitmen negara terhadap Perjanjian Paris, serta mendukung Ketahanan Energi Nasional. Perjanjian Paris telah menjadi dokumen hukum resmi setelah disahkan melalui Undang-Undang No. 16 tahun 2016 yang mengatur tentang persetujuan terhadap perjanjian ini dalam konteks Konvensi PBB mengenai Perubahan Iklim. Dalam kerangka perjanjian tersebut, Indonesia berkomitmen untuk berkontribusi dalam pengurangan emisi gas rumah kaca, dengan menargetkan penurunan sebesar 29% berdasarkan kapasitas nasional sendiri pada tahun 2030. Jika mendapatkan dukungan internasional, target pengurangan ini dapat ditingkatkan menjadi 41% (Marispatin, 2017).

Perubahan iklim global yang semakin mendesak mendorong berbagai negara, termasuk Indonesia, untuk mencari solusi yang lebih berkelanjutan. Salah satu sektor yang menjadi fokus utama dalam upaya ini adalah transportasi, yang merupakan penyumbang terbesar emisi gas rumah kaca. Untuk menangani permasalahan ini, pemerintah Indonesia telah berkomitmen untuk mengembangkan industri kendaraan listrik serta memberikan berbagai insentif guna mendorong adopsi teknologi ini secara massal. Dalam konteks ini, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi memainkan peran penting dalam mempromosikan penggunaan kendaraan listrik, terutama di sektor pemerintahan sebagai kendaraan dinas. Dengan melaksanakan program kendaraan listrik berbasis baterai, Kemenko Marves tidak hanya berkontribusi dalam pengurangan emisi gas rumah kaca, tetapi juga berpotensi meningkatkan efisiensi operasional dan mendukung pertumbuhan industri kendaraan listrik di Indonesia.

Rencana Umum Energi Nasional, yang diatur dalam Peraturan Presiden No. 22 Tahun 2017, telah menetapkan kendaraan listrik sebagai salah satu proyek prioritas yang sedang dikembangkan oleh pemerintah Indonesia. Untuk mendorong adopsi kendaraan listrik, berbagai kebijakan telah disusun dalam berbagai regulasi. Salah satu regulasi tersebut adalah Perpres No. 55 Tahun 2019, yang menegaskan pentingnya meningkatkan efisiensi energi, ketahanan energi, dan konservasi energi di sektor transportasi. Selain itu, regulasi ini bertujuan untuk mencapai target energi bersih serta menjaga kualitas udara yang baik. Upaya tersebut bertujuan untuk mempercepat pengembangan program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai, sekaligus mencerminkan komitmen Indonesia dalam mengurangi emisi gas rumah kaca.

Tabel 1. 1 Perbandingan Konsumsi Energi dan Biaya Mobil Listrik dengan Mobil Konvensional

Jenis Kendaraan	Konsumsi Energi (rata-rata)	Harga per Satuan Energi	Biaya dikeluarkan per Kilometer
Konvensional	10-12 Km/Liter	Rp 12.100 per Liter (Pertamax)	Rp 1.210/Km
BEV (Listrik)	7-8 Km/KWh	Rp 1.800 per KWh	Rp 257,00/Km

Sumber: DKJN Kementerian Keuangan (Diolah Penulis)

Dapat dilihat bahwa penggunaan energi dan biaya untuk mobil listrik jauh lebih efisien dibandingkan dengan mobil bermesin konvensional. Ini tentunya memberikan dampak positif dalam mengurangi beban anggaran perjalanan dinas suatu instansi. Hal ini berarti mobil listrik jauh lebih unggul dalam segi efisiensi energi daripada mobil bermesin konvensional.

Isa Rachmatawarta, Direktur Jenderal Anggaran Kementerian Keuangan, menjelaskan bahwa rincian anggaran untuk pengadaan atau penyewaan mobil listrik bagi pejabat negara tidak dijelaskan secara mendetail dalam Peraturan Menteri Keuangan No. 83/PMK. 02/2022 telah menetapkan Standar Biaya Masukan untuk Tahun Anggaran 2023. Peraturan tersebut hanya menjelaskan mekanisme penyewaan tujuh jenis kendaraan operasional yang boleh digunakan oleh pejabat, baik untuk urusan kantor maupun kegiatan lapangan, dengan tetap mematuhi ketentuan yang berlaku mengenai pengadaan barang dan jasa. Selain itu, Dalam regulasi tersebut biaya yang ditentukan untuk pengadaan kendaraan dinas tidak mencakup kendaraan bermotor listrik yang berbasis baterai. Oleh karena itu, dalam proses pengadaan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai, pihak berwenang dapat merujuk pada harga pasar yang berlaku sesuai dengan ketentuan yang ada.

Gambar 1.1 Foto Dokumentasi Mobil Dinas Listrik Toyota bZ4X

Sumber: Foto Dokumentasi Penulis

Kendaraan dinas adalah aset tetap milik pemerintah yang dapat diperoleh melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) serta Anggaran

Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), kendaraan ini memainkan peran yang sangat penting sebagai alat operasional dalam mendukung berbagai kegiatan pemerintahan. Pengadaan kendaraan dinas diperlukan untuk memenuhi kebutuhan aparatur negara dalam menjalankan tugas pokok instansi pemerintah.

Penggunaan kendaraan listrik sebagai kendaraan ber-plat merah diharapkan dapat memberikan contoh positif kepada masyarakat untuk lebih mengenal dan beralih ke pilihan transportasi yang ramah lingkungan. Selain itu, kendaraan listrik juga dianggap memiliki daya tahan yang sebanding dengan kendaraan konvensional. Dengan demikian, penggunaan kendaraan listrik memiliki peranan yang signifikan dalam mendukung upaya pencapaian ketahanan energi di Indonesia. Saat ini, Indonesia masih memiliki ketergantungan yang tinggi terhadap energi fosil, terutama bahan bakar minyak (BBM), untuk memenuhi kebutuhan energinya. Namun, seiring dengan meningkatnya permintaan energi, ketersediaan sumber energi fosil semakin berkurang seiring berjalannya waktu.

Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Luhut Binsar Pandjaitan, menekankan komitmen pemerintah untuk mendukung era elektrifikasi. Sebagai langkah nyata, pemerintah secara aktif mempromosikan penggunaan kendaraan listrik berbasis baterai sebagai solusi untuk kebutuhan transportasi sehari-hari. Komitmen ini semakin diperkuat dengan penerapan kendaraan listrik sebagai moda transportasi operasional di lingkungan Kementerian Koordinator Maritim dan Investasi.

Dalam konteks ini, Kementerian Koordinator Bidang Maritim dan Investasi (Kemenko Marves) memiliki peran yang sangat strategis dalam menginisiasi program KBLBB, terutama sebagai bagian dari upaya mewujudkan visi Indonesia sebagai negara yang ramah lingkungan serta mendorong pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan. Kemenko Marves memiliki tanggung jawab untuk mengoordinasikan dan mengintegrasikan kebijakan sektor maritim, investasi, dan energi yang bersifat lintas sektoral, yang sangat relevan dengan pengembangan teknologi kendaraan listrik di Indonesia.

Adopsi KBLBB sebagai kendaraan dinas pada Kemenko Marves merupakan langkah konkret dalam implementasi kebijakan pemerintah mengenai

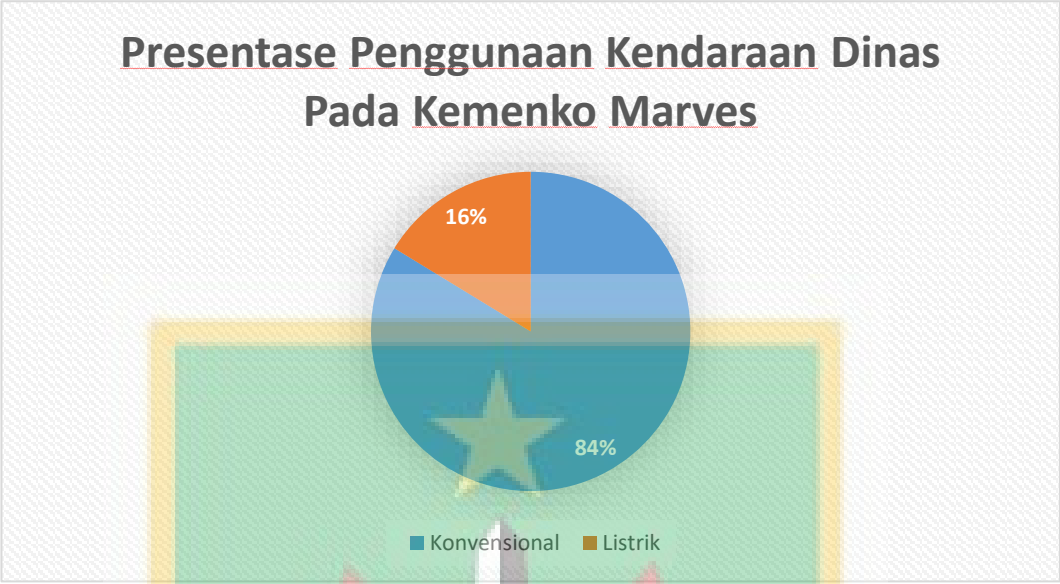
pengurangan emisi karbon serta peralihan menuju energi terbarukan. Langkah ini juga menjadi simbol bahwa kementerian yang bertugas dalam mengatur sektor maritim dan investasi dapat memberikan contoh kepada kementerian dan lembaga lainnya dalam mewujudkan penggunaan kendaraan ramah lingkungan.

Alasan Kemenko Marves dipilih sebagai inisiator pertama program ini tidak lepas dari beberapa faktor kunci. Pertama, Kemenko Marves memiliki peran strategis dalam pengembangan kebijakan yang mengarah pada transisi energi dan pembangunan berkelanjutan. Kedua, kementerian ini memiliki kapasitas untuk berkoordinasi dengan berbagai pihak, termasuk kementerian terkait, lembaga pemerintah, dan sektor swasta, yang diperlukan untuk mewujudkan pengembangan ekosistem kendaraan listrik di Indonesia. Ketiga, Kemenko Marves juga bertanggung jawab atas pengembangan investasi, yang tentunya dapat mempercepat aliran dana untuk pengembangan infrastruktur dan teknologi kendaraan listrik.

Dengan mengimplementasikan program KBLBB sebagai kendaraan dinas di lingkungan Kemenko Marves, diharapkan dapat memberikan dampak positif dalam mempercepat adopsi kendaraan listrik di kalangan instansi pemerintah dan masyarakat. Selain itu, kebijakan ini juga dapat menjadi langkah awal untuk membangun kesadaran kolektif mengenai pentingnya beralih ke kendaraan yang lebih ramah lingkungan, serta menjadi pendorong bagi inovasi teknologi di sektor transportasi dan energi terbarukan di Indonesia.

Penelitian ini bertujuan untuk menggali lebih dalam mengenai implementasi program KBLBB sebagai kendaraan dinas pada Kemenko Marves, menganalisis tantangan, hambatan, serta faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan program ini. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang signifikan dalam pemahaman lebih lanjut mengenai penerapan kebijakan kendaraan listrik di Indonesia dan memberikan rekomendasi untuk kebijakan yang lebih efektif dalam rangka mendukung transisi energi di masa depan.

Gambar 1.2 Penggunaan Kendaraan Dinas Berbasis Listrik Pada Kemenko Marves



Sumber: Biro Umum Kemenko Marves (Diolah penulis)

Berdasarkan grafik di atas, terlihat bahwa penggunaan kendaraan listrik sebagai kendaraan dinas masih sangat rendah, dengan hanya 16% pengguna yang memanfaatkan kendaraan ini. Sebanyak 84% pengguna masih belum beralih ke kendaraan dinas listrik. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Kemenko Marves) menyediakan fasilitas kendaraan dinas bagi para pejabat struktural eselon 1 dan eselon 2. Saat ini, tercatat sebanyak 43 pejabat yang menerima fasilitas ini. Dari jumlah tersebut, sebanyak 36 pejabat eselon 2 menggunakan kendaraan dinas konvensional. Sementara itu, sebagai bagian dari komitmen terhadap keberlanjutan dan penggunaan energi bersih, Kemenko Marves juga mengalokasikan kendaraan dinas berbasis listrik bagi 7 pejabat eselon 1. Program ini diharapkan dapat mendukung kelancaran mobilitas para pejabat dalam menjalankan tugas-tugas penting mereka, serta turut berkontribusi pada upaya pemerintah dalam mengurangi dampak emisi gas buang kendaraan bermotor.

Kebutuhan kendaraan dinas listrik di Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Kemenko Marves) yang tidak sebanding dengan jumlah kendaraan listrik yang tersedia dan digunakan. Meskipun pemerintah telah berkomitmen untuk mendukung transisi menuju penggunaan kendaraan listrik

sebagai bagian dari upaya dekarbonisasi dan pengurangan emisi karbon, implementasi program kendaraan listrik di Kemenko Marves masih menghadapi berbagai tantangan.

Salah satu tantangan signifikan yang dihadapi dalam implementasi program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (KBLBB) sebagai kendaraan dinas di Kementerian Koordinator Bidang Maritim dan Investasi (Kemenko Marves) yang pertama, kompetisi harga antara kendaraan listrik dan kendaraan bermotor konvensional yang berbahan bakar fosil. Meskipun kendaraan listrik memiliki keunggulan dalam hal efisiensi energi dan ramah lingkungan, harga jual kendaraan listrik yang relatif lebih tinggi dibandingkan dengan kendaraan bermotor konvensional menjadi salah satu hambatan utama dalam adopsi massal kendaraan listrik, termasuk dalam lingkup pemerintahan.

Dalam konteks Kemenko Marves, sebagai institusi pemerintah yang memiliki tanggung jawab terhadap efisiensi penggunaan anggaran, keputusan untuk beralih ke kendaraan listrik sebagai kendaraan dinas menghadapi dilema antara aspek lingkungan dan keberlanjutan dengan pembatasan anggaran yang ada. Meskipun kebijakan untuk mengadopsi kendaraan listrik sebagai kendaraan dinas memiliki dampak positif bagi pengurangan emisi karbon dan pencapaian target pengurangan polusi, tetapi harga kendaraan listrik yang tinggi menyebabkan adanya kekhawatiran terhadap kesesuaian antara biaya yang harus dikeluarkan dengan manfaat jangka panjang yang dapat diperoleh.

Selain itu, kompetisi harga ini juga mempengaruhi kemampuan pemerintah untuk mengadopsi teknologi kendaraan listrik secara luas. Sektor pemerintahan, yang biasanya memiliki standar pengadaan yang ketat dan memperhatikan efisiensi anggaran, sering kali dihadapkan pada pilihan sulit dalam memilih antara kendaraan listrik yang lebih ramah lingkungan namun lebih mahal, atau kendaraan konvensional yang lebih terjangkau dengan biaya operasional lebih rendah dalam jangka pendek.

Namun, penting untuk dicatat bahwa meskipun harga kendaraan listrik masih lebih tinggi, dalam jangka panjang, adopsi KBLBB justru dapat mengurangi biaya operasional pemerintah. Kendaraan listrik memiliki biaya pemeliharaan yang

lebih rendah dan efisiensi energi yang lebih baik, yang dapat mengurangi pengeluaran untuk bahan bakar dan perawatan kendaraan. Meskipun begitu, hambatan harga yang tinggi dalam tahap awal implementasi program ini tetap menjadi faktor yang perlu diatasi.

Kedua, regulasi merupakan faktor yang sangat krusial. Penting untuk melakukan pendataan dan analisis mendalam serta menyusun peraturan dan kebijakan yang relevan dengan penggunaan kendaraan listrik, termasuk sektor-sektor penunjangnya. Langkah ini diharapkan dapat mengoptimalkan Instruksi Presiden mengenai Kendaraan Dinas Listrik yang dikeluarkan oleh Presiden Jokowi, sehingga memberikan kontribusi signifikan terhadap pengembangan industri otomotif dan perekonomian Indonesia secara keseluruhan. Selain itu, regulasi yang baik juga berfungsi untuk melindungi Badan Usaha Milik Negara (BUMN) serta perusahaan lokal dari dampak negatif yang mungkin timbul akibat kebijakan yang tidak mempertimbangkan kepentingan daerah.

Ketiga, penting bagi kita untuk memperhatikan kesiapan sumber energi listrik dan infrastruktur penunjang untuk kendaraan listrik. Peningkatan permintaan akan kendaraan listrik tentu berdampak pada kebutuhan pasokan listrik yang memadai, serta fasilitas dan infrastruktur lain yang diperlukan untuk pengadaan, operasional, dan proses pengisian daya kendaraan tersebut. Terbatasnya jumlah stasiun pengisian dan kekhawatiran pengendara akan kemungkinan kehabisan baterai sebelum mencapai tujuan menjadi masalah yang perlu mendapatkan perhatian serius. Saat ini, di wilayah Jakarta dan sekitarnya terdapat 113 Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) yang beroperasi 24 jam di 98 lokasi. Meskipun demikian, infrastruktur pendukung kendaraan listrik di Indonesia masih tergolong minim. Kekurangan ini berpotensi mengharuskan negara untuk mengalokasikan lebih terdapat banyak alokasi anggaran dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN).

Keempat, efektivitas waktu dan jarak tempuh kendaraan listrik menjadi sesuatu yang sangat penting untuk diperhatikan. Saat ini, pasar menawarkan berbagai pilihan kendaraan listrik dengan beragam harga dan kualitas. Umumnya, semakin tinggi kualitas kendaraan, semakin mahal harganya. Selain itu, daya tahan

kendaraan listrik juga merupakan faktor yang krusial. Kita perlu menilai seberapa efektif kendaraan dinas listrik dalam hal waktu dan jarak tempuh, terutama ketika operasional instansi memerlukan perjalanan jauh ke daerah yang masih minim infrastruktur listrik yang memadai. Oleh karena itu, pertimbangan yang matang dan antisipasi yang baik sangat diperlukan dalam hal ini.

Kelima, pemeliharaan. Setelah dipastikan dapat dioperasikan dengan baik, maka selanjutnya adalah memastikan bahwa kendaraan listrik yang bisa digunakan tadi dapat dilakukan pemeliharaan dengan baik. Sebab, tanpa pemeliharaan yang baik, kendaraan sebagai aset bergerak tentu akan cepat rusak atau menurun nilainya dengan cepat. Lima hal tersebut hanya sedikit dari hal yang seharusnya dipersiapkan sebelum Inpres Nomor 7 Tahun 2022 mengatur pemanfaatan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai *(Battery Electric Vehicle)* untuk keperluan dinas operasional serta sebagai kendaraan pribadi di instansi pemerintah, baik di tingkat pusat maupun daerah benar-benar direalisasikan, namun setidaknya dengan mempersiapkan lima hal di atas, kita dapat mengurangi potensi masalah yang mungkin timbul.

Mengingat fenomena yang telah dijelaskan di atas, perlu peninjauan kembali terhadap langkah yang diambil pemerintah untuk mentransisikan kendaraan operasional yang sebelumnya menggunakan bahan bakar minyak ke energi listrik sehingga peneliti tertarik untuk mengetahui sebetulnya bagaimana pelaksanaan dari kendaraan listrik sebagai kendaraan dinas operasional pada lingkungan Kementerian.

Dengan demikian, maka penulis ingin melakukan penelitian lebih lanjut dengan membuat skripsi berjudul "Implementasi Program Kendaraan Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) Sebagai Kendaraan Dinas Pada Kementeria Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi)". Urgensi penelitian ini mengangkat sebuah permasalahan yang terjadi pada perubahan iklim global yang semakin mendesak telah mendorong berbagai negara, termasuk Indonesia, untuk mencari solusi yang lebih berkelanjutan. Bagaimana mengoptimalkan implementasi program KBLBB di Kemenko Marves, mengingat peran pentingnya sebagai pendorong program pemerintah dan adanya dasar hukum yang kuat.

Penelitian lebih lanjut diperlukan untuk mengidentifikasi tantangan dan hambatan yang mungkin menghambat implementasi program ini, serta merumuskan strategi yang efektif untuk mengatasi masalah tersebut. Kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (KBLBB) muncul sebagai salah satu solusi inovatif untuk mengatasi permasalahan lingkungan dan energi. Penelitian ini dapat mengevaluasi implementasi program pemerintah terkait pengembangan kendaraan listrik. Dengan menganalisis program yang telah diterapkan, penelitian ini dapat mengidentifikasi program yang berhasil dan yang perlu ditingkatkan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan pada latar belakang yang telah dijelaskan, kita dapat merumuskan pokok permasalahan yang ada. **"Bagaimana Implementasi Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) sebagai Kendaraan Dinas pada Kementerian Koordinator bidang Kemaritiman dan Investasi?"**

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan penjelasan latar belakang yang telah disampaikan sebelumnya, peneliti mengajukan tujuan penelitian ini untuk memahami implementasi Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) sebagai kendaraan dinas di Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi.

1.4 Manfaat Penelitian

Berikut ini adalah beberapa keuntungan yang bisa diperoleh dari penelitian ini:

1.4.1 Secara Teoritis

Peneliti berharap penelitian ini mampu memberikan penjabaran serta ilmu baru mengenai pelaksanaan sebuah implementasi program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (KBLBB) sebagai kendaraan dinas di Kementerian Koordinator bidang Kemaritiman dan Investasi. Selain itu, peneliti mengharapkan Hasil Penelitian ini dapat menjadi referensi yang berharga untuk studi-studi selanjutnya khususnya pada kajian ilmu Administrasi Publik.

1.4.2 Manfaat Praktis

1. Bagi Peneliti

Sebagai sarana untuk mempraktikkan dan menerapkan teori-teori yang telah dipelajari di perkuliahan ke dalam praktik di lapangan.

2. Bagi Pemerintah

Penelitian ini dapat diharapkan dapat memberikan rekomendasi dan masukan yang bermanfaaat untuk meningkatkan implementasi program penggunaan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (KBLBB) sebagai kendaraan dinas pada Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi.

3. Bagi Pembaca

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan bagi pengembangan penelitian di masa mendatang.

1.5 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi wawasan umum mengenai arah penelitian yang dilakukan. Dengan demikian, pembaca dapat memahami struktur penulisan skripsi yang mencakup latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, serta manfaat penelitian baik secara teoritis maupun praktis. Selain itu, juga dijelaskan sistematika penulisan yang digunakan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini, akan dijelaskan berbagai hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti lain sebagai referensi atau yang memiliki keterkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Selain itu, bab ini juga akan membahas penyajian teori yang digunakan dalam penyusunan kerangka teori penelitian. Oleh karena itu, isi bab ini mencakup tinjauan terhadap hasil penelitian terdahulu yang relevan, kerangka teori, serta kerangka pemikiran.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini, akan membahas metode dan pendekatan yang akan diterapkan oleh peneliti dalam pengembangan data dan informasi untuk penelitian ini. Penjelasan akan mencakup pendekatan penelitian yang dipilih, cara penentuan informan untuk memperoleh data dan informasi, serta teknik pengumpulan data yang akan

digunakan, termasuk observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi. Selain itu, akan dijelaskan juga teknik pengolahan dan analisis data yang akan diterapkan, serta lokasi dan jadwal pelaksanaan penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini penulis melakukan pembahasan dan analisis mendalam terkait penelitian yang menjadi fokus keberhasilan dalah karya tulis ilmiah tugas akhir serta menjadi temuan dari hasil penelitian mengenai Implementasi Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) Sebagai Kendaraan Dinas Pada Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini penulis menguraikan simpulan yangg diperoleh dari hasil analisis pembahasan mendalam serta menjabarkan saran dan rekomendasi untuk peningkatan strategi yang nantinya dapat berguna bagi penelitian selanjutnya.