

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pemerintah Indonesia dalam mewujudkan Agenda Pembangunan Nasional yang berbasis keberlanjutan (Visi Indonesia Maju 2045) dan *The 2030 Agenda for Sustainable Development* di tingkat global, telah menetapkan Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan. Tujuan Pembangunan Berkelanjutan atau lebih dikenal dengan *Sustainable Development Goals* (SDGs) memiliki 17 *goals* atau tujuan dan 169 target (situs resmi SDGs PBB sdgs.un.org/goals) untuk periode pelaksanaan tahun 2015-2030 oleh seluruh negara di dunia sebagaimana yang disepakati pada Sidang Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Pembangunan berkelanjutan menyelaraskan tiga elemen inti yaitu pertumbuhan ekonomi, inklusi sosial dan perlindungan lingkungan hidup (situs resmi SDGs Bappenas sdgs.bappenas.go.id). Pada akhirnya SDGs diharapkan mendorong pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan.

Komitmen pemerintah Indonesia tetap konsisten untuk terus melaksanakan pembangunan berkelanjutan di tengah pandemi COVID-19 (Siaran Pers Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor HM.4.6/150/SET.M.EKON.3/06/2021).

Komitmen tersebut diwujudkan dalam suatu Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024, lebih rincinya dirumuskan dalam Rencana Aksi (Renaksi) baik skala nasional maupun daerah. Salah satu kebijakan RPJMN 2020-2024 sesuai Tujuan 9 (industri, inovasi dan infrastruktur) menguatkan infrastruktur ekonomi melalui konektivitas jalan, kereta api, laut, udara dan darat.

Pengaruh yang positif dan sifatnya signifikan dari perkembangan ekonomi wilayah dengan keberadaan infrastruktur komunikasi kelistrikan, jalan dan pelayanan transportasi (Kusuma, M. E., & Muta'ali, L., 2019). Pemberian prioritas pembangunan infrastruktur pada daerah yang relatif tertinggal memberikan dampak positif untuk perkembangan ekonomi wilayah. Selain itu, untuk mendukung pemerataan pertumbuhan ekonomi maka perlu untuk dilakukan suatu percepatan pembangunan infrastruktur (Prihandoko, H., 2017).

Tabel I. 1 Peringkat Kinerja Daya Saing *peer group* Asia-Pasifik Tahun 2023

Peringkat	Negara
1	Singapura
2	Taiwan, Cina
3	Hong Kong
4	Australia
5	RRT
6	Malaysia
7	Republik Korea
8	Thailand
9	Selandia Baru
10	Indonesia
11	Jepang
12	India
13	Filipina
14	Mongolia

Sumber: IMD World Competitiveness Booklet 2023

Institute for Management Development (IMD) melalui situs resminya melaporkan kinerja daya saing Indonesia secara umum menempati peringkat 34 dari 64 negara pada *World Competitiveness Booklet* (WCY) 2023. Indonesia mengalami peningkatan terbesar pada tahun 2023 ini meningkat dari sebelumnya di tahun 2022 berada pada peringkat 44. Namun pada Tabel I.1 terlihat pada *peer group* Asia-Pasifik dari 14 negara, posisi Indonesia berada di peringkat 10, berada di bawah negara tetangga ASEAN seperti Singapura, Malaysia, dan Thailand.

Tabel I. 2 Peringkat Indonesia pada IMD World Competitiveness 2019-2023

Peringkat Indonesia	2019	2020	2021	2022	2023
Kinerja Ekonomi	25	26	35	42	29
Efisiensi Pemerintah	25	31	26	35	31
Efisiensi Bisnis	20	31	25	31	20
Infrastruktur	53	55	57	52	51
Peringkat Umum	32	40	37	44	34

Sumber: IMD World Competitiveness Booklet 2023

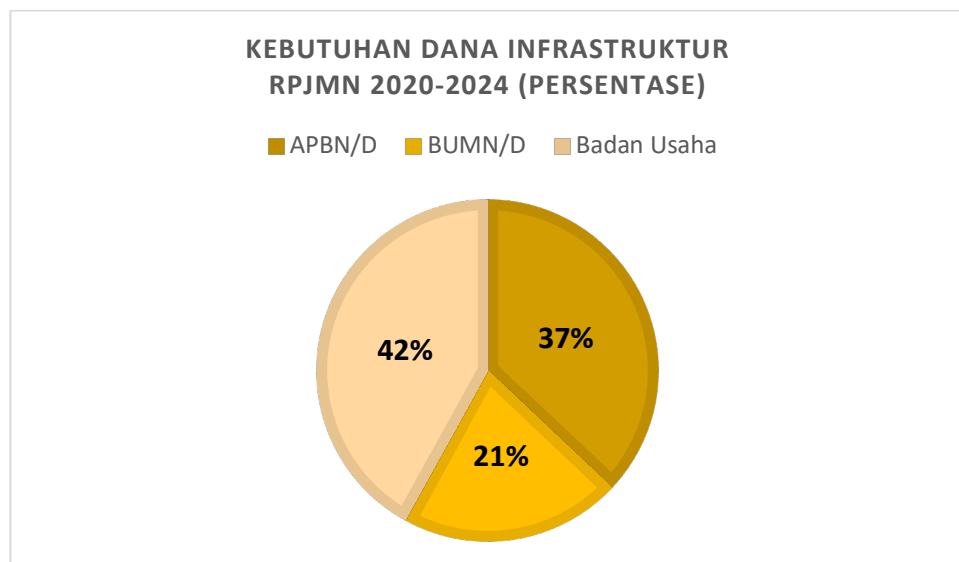
Melalui WCY 2023 pada tabel I.2 juga diketahui bahwa peringkat kualitas infrastruktur Indonesia mengalami peningkatan kurang signifikan dari peringkat 52 pada tahun 2022 menjadi peringkat 51 pada tahun 2023. Pembangunan infrastruktur di Indonesia masih tertinggal dibandingkan negara-negara ASEAN tersebut disebabkan oleh kualitas dan kuantitas infrastruktur yang masih rendah utamanya karena faktor terbatasnya pembiayaan, regulasi pemerintah dan hasil konstruksi yang tidak sesuai harapan dalam memenuhi tujuan penyediaan fasilitas publik. (Putri, 2017).

Pembangunan infrastruktur masih menjadi prioritas pada masa pandemi demi tujuan pemulihan ekonomi nasional (Wibowo, 2021) karena pembangunan

infrastruktur yang masif dan merata menjadi fondasi keberhasilan tidak hanya untuk satu tujuan SDGs tetapi beberapa tujuan sekaligus. Berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), kebutuhan dana untuk membangun infrastruktur pada tahun 2020-2024 adalah sebesar Rp6.645 triliun.

Kebutuhan pembiayaan tersebut telah dialokasikan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) hanya mampu memenuhi sebesar Rp1.978,6 triliun atau 37 persen, sementara 21 persen bersumber dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau sebesar Rp1.353 triliun dan sisanya 42% atau sejumlah Rp2.707 triliun dana yang dibutuhkan serta diharapkan bersumber dari swasta. Gambar I.1 menjelaskan proporsi kebutuhan dana infrastruktur berdasarkan RPJMN, yang didominasi atau paling besar diharapkan bersumber dari pihak swasta.

Gambar I. 1 Kebutuhan Dana Infrastruktur berdasarkan RPJMN 2020-2024



Sumber: diolah Penulis dari RPJMN 2020-2024

Berbagai kebijakan pemerintah dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dana untuk membangun infrastruktur tersebut. Skema pembiayaan proyek infrastruktur

yang kemudian berkembang, sebagai salah satu sistem untuk menyelesaikan capaian SDGs (Wanta, 2022), adalah *blended finance*. Pengertian *blended finance* menurut OECD merupakan suatu upaya strategis pembiayaan pembangunan sebagai mobilisasi tambahan pembiayaan untuk mencapai tujuan pembangunan berkelanjutan di negara-negara berkembang dengan menarik modal dari sektor privat untuk proyek yang berkontribusi pada pembangunan berkelanjutan sekaligus memberikan keuntungan finansial bagi investor.

International Finance Corporation (IFC) juga menyatakan bahwa sumber daya pembiayaan swasta dari institusi pembiayaan pembangunan/*Development Finance Institutions* (DFI) digunakan secara strategis untuk membantu memitigasi risiko di pasar negara berkembang yang penuh tantangan. Definisi lain *Blended Finance* yaitu penggunaan dana 4P yaitu *public*, *private*, *philanthropy* dan *people* (Wanta, 2022).

Skema pembiayaan *blended finance* intinya merupakan skema pembiayaan yang mengkombinasikan sumber pembiayaan dari public dan swasta, berikut manfaat serta risiko yang melekat (Handayani dan Surachman, 2020). Pada praktiknya di Indonesia, *blended finance* dilakukan dengan menyinergikan beberapa instrumen, fasilitas, dan skema pembiayaan yang ada di Pemerintah seperti pinjaman dalam negeri, pinjaman luar negeri, hibah, surat utang negara, sukuk negara (Surat Berharga Syariah Negara/SBSN) dan kerja sama pemerintah dengan badan usaha (KPBU). Dalam melakukan kolaborasi antar instrumen pembiayaan tersebut, di internal pemerintah masih merupakan tantangan yang

disebabkan oleh koordinasi dan perbedaan timeline pemanfaatan instrumen (Handayani et al., 2022)

Proyek Kereta Api Makassar-Pare Pare (selanjutnya disebut KA Makassar-Parepare) merupakan salah satu proyek yang telah menggunakan skema pembiayaan *blended finance* (CNBC Indonesia, 2021). KA Makassar-Parepare sebagai Fase I dari Jaringan Kereta Api Trans Sulawesi (IIF, 2023) untuk percepatan distribusi pembangunan infrastruktur nasional. KA Makassar-Parepare merupakan salah satu proyek strategis nasional (PSN) yang akan menghubungkan antarprovinsi di Pulau Sulawesi berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Total—nilai investasi proyek ini mencapai Rp8,25 triliun (KPPIP, 2019).

Perjalanan pembangunan proyek KA Makassar-Parepare cukup panjang dan dilakukan dengan skema pembiayaan yang beragam (KPPIP, 2019), mulanya dilakukan pembebasan lahan dengan skema APBD pada tahun 2015. Secara singkat dijelaskan bahwa kemudian proyek dilanjutkan dengan pelaksanaan konstruksi jalur kereta api menggunakan dana APBN, pada tahun 2016 kemudian dilakukan pengadaan lahan kembali menggunakan APBN. Selanjutnya pada tahun 2017-2018, dilakukan pengadaan lahan oleh LMAN serta pelaksanaan konstruksi jalan kereta api menggunakan SBSN.

Pada tahun 2019 juga dilaksanakan konstruksi jalan kereta api dengan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) (KPPIP, 2019). Skema KPBU ini dilakukan dengan pembayaran Ketersediaan Layanan (*Availability Payment/AP*) kepada Badan Usaha Pelaksana (BUP) atas layanan infrastruktur yang sesuai

dengan kualitas dan/atau kriteria sebagaimana ditentukan dalam perjanjian KPBU. Dalam pemanfaatan Barang Milik Negara (BMN) yang telah dimiliki oleh pemilik proyek dalam hal ini Kementerian Perhubungan, kemudian dilakukan sebuah pemanfaatan BMN yang disebut juga dengan Kerjasama Penyediaan Infrastruktur (KSPI).

Proyek *blended finance* KA Makassar-Parepare yang merupakan fase awal dari Kereta Api Trans Sulawesi, memiliki skema pembiayaan dan pengelolaan aset dengan kompleksitas tinggi tentu menjadi tantangan tersendiri bagi pemerintah maupun pihak swasta dalam melaksanakan proyek. Posisi saat ini KA Makassar-Parepare sudah beroperasi sebagian dan bisa dinikmati oleh masyarakat sejak diresmikan pada 29 Maret 2023 dan mulai pengenaan tarif tiket pada 1 Juni 2023 dilakukan pengenaan tarif tiket.

Beberapa penelitian terdahulu mengenai KA Makassar-Parepare adalah pada proses penyiapan proyek KPBU KA Makassar-Parepare, ditemui kendala pada proses penetapan trase jalur kereta api yang mengalami kemunduran jadwal karena permasalahan pembebasan lahan (Patu, 2021). Penelitian oleh Adam, 2023; Khaliq, 2021 menemukan beberapa tantangan yang dapat menimbulkan dampak risiko tinggi pada proyek KPBU KA Makassar-Parepare yaitu risiko dari adanya perubahan trase dan desain (definisi trase menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 11 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Penetapan Trase Jalur Kereta Api adalah rencana tapak jalur kereta api yang telah diketahui titik-titik koordinatnya), keterlambatan yang berdampak pada pembayaran AP serta adanya potensi

tambahan biaya pemeliharaan pada jalur utama yang telah dibangun oleh beberapa sumber pembiayaan berada di luar lingkup swasta.

Penelitian oleh Rahman, 2018 yang mengevaluasi perjanjian kontrak, antara Kementerian Perhubungan dan badan usaha pada tahap operasi dan pemeliharaan KA Makassar-Parepare, memberikan rekomendasi bahwa pemerintah harus menugaskan badan usaha untuk mengelola aset yang tersedia dalam proyek tersebut.

Di sisi lain, pengertian manajemen aset yang unggul adalah keseimbangan kinerja, risiko, dan biaya untuk mencapai solusi optimal (Campbell, 2010). Manajemen aset pada pemerintah memiliki peluang untuk bisa menciptakan suatu pemerintah yang lebih efektif, efisien, akuntabel sampai dengan meningkatnya kualitas pelayanan public (Hanis, 2010). Kompleksitas tinggi dari sebuah pengelolaan aset infrastruktur menuntut organisasi yang mengelola aset infrastruktur untuk mengadopsi pendekatan yang lebih strategis dalam pengelolaan aset infrastruktur, mengembangkan kerangka proses manajemen aset infrastruktur strategis, dan mengidentifikasi inti dari proses manajemen aset infrastruktur (Too, 2010).

Strategi manajemen aset pada infrastruktur pemerintah harus direncanakan dan dilakukan oleh semua pihak untuk satu siklus hidup aset sesuai dengan prinsip manajemen aset infrastruktur. Dalam penelitian Mahmood, et al, 2014 yang membuat sebuah analisis komparatif mengenai kebijakan dan pedoman manajemen aset di Australia, didapatkan hasil bahwa Pemerintah negara bagian *New South Wales* (NSW) memiliki kebijakan dan pedoman manajemen aset yang telah mencakup sebagian besar konsep utama terkait pengelolaan aset secara

komprehensif dan terintegrasi dibandingkan negara bagian lain di Australia. Pada penelitian menggunakan analisis konten ini ditemukan bahwa konsep kunci pengelolaan aset Pemerintah negara bagian NSW mempertimbangkan konsep perencanaan, desain, operasi, pemeliharaan, penghapusan sampai dengan risiko, biaya dan penyampaian layanannya.

Salah satu konsep dasar dalam penerapan manajemen aset infrastruktur adalah siklus hidup infrastruktur (Suprayitno, 2018; Suprayitno, 2019). Siklus hidup menjadi krusial untuk biaya pemeliharaan yang efektif serta kelangsungan ekonomis aset dalam jangka panjang (Giglio, et al. 2018). Penelitian tersebut juga menyatakan bahwa prioritas pemerintah perlu dilakukan dengan akuntabilitas ekonomi jangka panjang, mekanisme pendanaan dan pelaporan keuangan untuk memastikan keputusan pengelolaan siklus hidup aset yang efektif dan efisien.

Implementasi *asset life cycle management* penting untuk dilakukan mengingat jangka waktu masa konsesi aset infrastruktur pemerintah yang cukup panjang serta sistem infrastruktur yang kompleks, mahal dan rentan (Grigg, 2010). Pemerintah negara bagian NSW, dengan kebijakan dan pedoman pengelolaan aset yang paling komprehensif (Mahmood, 2014), menerbitkan suatu kerangka kerja manajemen aset pada bidang transportasi pada tahun 2021 oleh Departemen Transportasi Pemerintah NSW yaitu *Transport for NSW: Asset Management Framework*. Pada kerangka kerja manajemen aset tersebut, dilakukan suatu manajemen pengelolaan aset berdasarkan *asset life cycle management* dimulai dari tahapan analisis kebutuhan/ permintaan, perencanaan, pengadaan, operasi dan pemeliharaan serta

penghapusan. Sebuah konsep manajemen aset secara menyeluruh yang belum ada pada negara bagian lain di Australia.

Penelitian mengenai pengelolaan aset telah banyak dilakukan tetapi banyak ditemui hanya dilakukan pada satu objek tertentu dengan meneliti pada aspek tertentu. Yuniati, 2019 melakukan penelitian analisis pengeolaan aset tetap dengan pendekatan *asset life cycle management* pada Pemerintah Kota Surakarta. Penelitian mengenai pengelolaan aset secara kualitatif yang membahas mengenai satu siklus aset terutama aset infrastruktur belum banyak dilakukan di Indonesia.

Berdasarkan urgensi dari adanya manajemen aset infrastruktur yang berbasis *asset life cycle management* dan masih terbatasnya penelitian mengenai analisis pengelolaan aset khususnya mengenai infrastruktur di Indonesia, maka penelitian ini akan mengadaptasi praktik terbaik (*best practice*) dari dunia internasional mengenai manajemen aset siklus hidup yang diterapkan oleh Pemerintah negara bagian NSW. Sebelum mengadaptasi rekomendasi penelitian dari Rahman, 2018 mengenai penugasan badan usaha untuk mengelola aset yang tersedia pada proyek KA Makassar-Parepare, menjadi penting untuk terlebih dahulu melakukan suatu studi analisis mengenai praktik pengelolaan aset dengan pendekatan *asset life cycle management* pada proyek KA Makassar-Parepare.

Sebagaimana telah diuraikan di atas, pengelolaan aset infrastruktur yang dianalisis melalui *asset life cycle management* dari perspektif pihak atau pemangku kepentingan yang terlibat akan dapat memberikan masukan atau strategi pengelolaan aset infrastruktur publik di Indonesia yang pembiayaannya dilakukan melalui skema *blended finance* di proyek masa depan. Berdasarkan fenomena dan

pemasalahan yang telah dijelaskan di atas maka penulis akan melakukan penelitian dengan judul “**Analisis Pengelolaan Aset dengan Pendekatan *Asset Life Cycle Management* dalam Proyek *Blended Finance* di Indonesia: Studi Kasus Kereta Api Makassar-Parepare**”.

1.2. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini berfokus pada mekanisme pengelolaan aset dengan pendekatan *asset life cycle management*, faktor pendukung serta faktor penghambat dalam pengelolaan aset infrastruktur dengan skema *blended finance* di Indonesia pada KA Makassar-Parepare. Ruang lingkup penelitian dibatasi pada pengelolaan aset infrastruktur yang termasuk skema pembiayaan *blended finance* yang melekat pada pemangku kepentingan terkait. Dalam hal ini, pihak swasta yang terlibat adalah Badan Usaha Pelaksana (BUP) yang menangani aset infrastruktur prasarana kereta api. Pemangku kepentingan yang dimaksud adalah sebagai berikut.

1. Sektor perencanaan dan pembiayaan infrastruktur

Untuk sektor pembiayaan infrastruktur, pemangku kepentingan adalah Kementerian Keuangan c.q. Direktorat Jenderal Pengelolaan Pembiayaan dan Risiko (DJPPR) c.q. Direktorat Pengelolaan Dukungan Pemerintah dan Pembiayaan Infrastruktur (Direktorat PDPPI) dan Direktorat Pembiayaan Syariah (Direktorat PS). Pemangku kepentingan lain adalah Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) c.q. Kedeputian Bidang Pendanaan Pembangunan c.q. Direktorat Pengembangan Pendanaan Pembangunan.

2. Sektor operasionalisasi proyek

Untuk sektor operasionalisasi proyek, pemangku kepentingan yang terlibat adalah PT Celebes Railway Indonesia (PT CRI) selaku Badan Usaha Pelaksana serta Kementerian Perhubungan c.q. Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA) c.q. Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian (Sesditjen KA), Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Direktorat LLAKA) dan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan (BPKASS).

3. Pelaksana kebijakan pengelolaan aset

Pemangku kepentingan sektor pelaksana kebijakan pengelolaan aset adalah Kementerian Keuangan c.q. Direktorat Jenderal Kekayaan Negara (DJKN) c.q. Direktorat Pengelolaan Kekayaan Negara (Direktorat PKN).

1.3. Rumusan Masalah Penelitian

Berdasarkan latar belakang serta ruang lingkup penelitian di atas, rumusan masalah yang penulis ajukan adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan *asset life cycle management* pada proyek *blended finance* pembangunan infrastruktur KA Makassar-Parepare?
2. Apa faktor pendukung dan faktor penghambat pengelolaan aset pada proyek *blended finance* pembangunan infrastruktur KA Makassar-Parepare?

1.4. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah disampaikan, tujuan yang ingin dicapai oleh Penulis dalam penelitian ini adalah untuk:

1. Menjelaskan bagaimana penerapan *asset life cycle management* pada proyek dengan skema pembiayaan *blended finance* pembangunan infrastruktur KA Makassar-Parepare.
2. Mengidentifikasi faktor pendukung dan faktor penghambat pengelolaan aset pada proyek *blended finance* pembangunan infrastruktur KA Makassar-Parepare.

1.5. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran penerapan *asset life cycle management* terhadap pengelolaan aset yang dilakukan melalui skema *blended finance* pada proyek infrastruktur KA Makassar-Parepare melalui perspektif masing-masing pemangku kepentingan yang terlibat. Penelitian ini juga penulis harapkan dapat memberikan manfaat bagi kepentingan akademis maupun bagi kepentingan praktis, yaitu sebagai berikut:

1. Manfaat Akademis

Bagi penulis dan akademisi, penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan pengetahuan yang berkaitan dengan penerapan *asset life cycle management* terhadap pengelolaan aset yang dilakukan melalui skema *blended finance* khususnya pada proyek infrastruktur KA Makassar-Parepare serta diharapkan dapat menjadi bahan literatur bagi penelitian-penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan penerapan *asset life cycle management* terhadap pengelolaan aset proyek infrastruktur di Indonesia.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini penulis harapkan dapat memberikan manfaat pelajaran yang dapat diambil (*lesson learned*) bagi para pemangku kepentingan (pembuat kebijakan, pelaksana kebijakan dan pihak terlibat lainnya) terkait dengan penerapan *asset life cycle management* terhadap pengelolaan aset yang dilakukan di Indonesia, khususnya untuk proyek yang menggunakan skema *blended finance*. *Lesson learned* selanjutnya diharapkan dapat menjadi suatu pertimbangan bagi pemerintah dalam pembuatan regulasi dan kebijakan untuk proyek infrastruktur di masa yang akan datang.

1.6. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini terdiri dari lima bab. Setiap bab akan berisi pembahasan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bagian Pendahuluan berisi tentang latar belakang, ruang lingkup penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, dan manfaat penelitian. Latar belakang menjelaskan fenomena pembiayaan infrastruktur di Indonesia, alasan pemilihan topik penelitian, dan *research gap* atau perbedaan antara penelitian yang dilakukan oleh penulis dengan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya terkait dengan topik pengelolaan aset infrastruktur dengan pendekatan *asset life cycle management* pada proyek *blended finance*. Pada bagian Pendahuluan juga dijelaskan mengenai ruang lingkup penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan skripsi.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab Landasan Teori dijabarkan teori-teori yang bersifat umum dan khusus yang menjadi dasar penelitian ini. Bab ini juga berisi tinjauan atas penelitian-penelitian terdahulu yang berhubungan dengan topik penelitian sebagai bahan penyusunan kerangka pemikiran teoritis.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bagian metode penelitian diuraikan mengenai metodologi penelitian, dimulai dari gambaran umum objek penelitian, jenis data dan sumber data, pihak-pihak yang terlibat dalam penelitian, model penelitian, serta teknik analisis data.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian dan Pembahasan berisi penjelasan tentang proyek KA Makassar-Parepare, proses atau mekanisme pembiayaan proyek, serta analisis pengelolaan aset pada proyek *blended finance* KA Makassar-Parepare dengan pendekatan *asset life cycle management* dengan membandingkan praktik di lapangan dengan *best practice* internasional *asset life cycle management* dari pemerintah New South Wales Australia. Bagian ini juga berisi faktor pendukung maupun penghambat dari pengelolaan aset pada proyek *blended finance* pembangunan infrastruktur KA Makassar-Parepare yang dilakukan oleh para pemangku kepentingan terkait.

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan merupakan jawaban dari tujuan penelitian, sementara saran merupakan masukan atau usulan yang ingin disampaikan oleh penulis kepada pihak-pihak terkait dan untuk penelitian berikutnya. Selain itu, pada bagian ini

diungkapkan keterbatasan penelitian agar pembaca maupun peneliti berikutnya dapat mengetahui keterbatasan yang dimiliki untuk kemudian dapat diperbaiki di penelitian selanjutnya.