

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Pusat perekonomian dan ketersediaan infrastruktur yang lengkap menyebabkan laju pertumbuhan penduduk Jakarta sangat tinggi. Untuk mengakomodasi pertumbuhan penduduk tersebut, luas wilayah Jakarta telah beberapa kali bertambah. Hingga saat ini, 92% dari total luas lahan di Jakarta telah terbangun. Dalam situasi seperti ini, membangun perumahan di Jakarta sudah tidak mungkin secara teknis (Cahyadi, 2007). Oleh karena itu, pada tahun 1976 wilayah Bogor, Tangerang, dan Bekasi ditetapkan sebagai wilayah penyangga Jakarta. Bahkan pada tahun 1999, Kota Depok juga dijadikan sebagai salah satu kawasan dalam pengembangan metropolitan Jakarta. Kota-kota penyangga tersebut diharapkan menjadi kawasan permukiman.

Peningkatan jumlah penduduk menyebabkan peningkatan mobilitas masyarakat. Hal ini dikarenakan berkembangnya kawasan perkotaan, yang mendorong masyarakat dari wilayah penyangga Jakarta, yaitu Bodetabek, untuk melakukan perjalanan ke Jakarta. Untuk mengakomodasi jumlah perjalanan yang besar ini, diperlukan pengembangan fasilitas transportasi, terutama sistem angkutan umum massal. Karena pengembangan jaringan jalan saja tampaknya sulit memenuhi peningkatan jumlah penlaju yang sangat besar ini, pengembangan sistem angkutan umum massal yang menghubungkan Bodetabek dan Jakarta harus dilakukan, dengan penekanan pada pengembangan sistem angkutan umum massal. Selain itu, Jakarta saat ini telah mengalami kemacetan yang cukup parah, yang disebabkan oleh kepemilikan kendaraan pribadi yang tinggi, baik dari warga Jakarta maupun para pelajar (Gunji, 2001).

Adanya sistem transportasi yang efektif diperlukan untuk mengatasi hal ini. Banyak aspek kehidupan manusia tergantung pada transportasi, seperti ekonomi, lingkungan, sosial, pertahanan dan keamanan. Hubungan antara transportasi dan manusia sangat terkait dengan lokasi kegiatan manusia, benda atau barang, dan jasa.. Oleh karena itu, perkembangan transportasi merupakan hal yang penting (Timboeleng & Kaseke, 2015). Hal ini telah dipahami oleh para insinyur Hindia Belanda saat mengembangkan Batavia. Pemerintah Hindia Belanda memutuskan untuk membangun jaringan jalur kereta api di Batavia dengan tujuan untuk meningkatkan efisiensi waktu angkutan perkebunan dan penumpang.

Kehadiran transportasi rel di Jabodetabek diawali oleh kebutuhan untuk meningkatkan efisiensi transportasi perkebunan dari Buitenzorg ke Batavia yang kemudian akan diekspor ke Eropa melalui Pelabuhan Sunda Kelapa. Pemerintah Hindia Belanda menilai bahwa kereta api lebih cepat dan efektif dibanding angkutan jalan raya (Jumardi et al., 2020). Oleh karena itu, pemerintah mempercayakan pembangunan jalur kereta api Batavia-Bogor kepada perusahaan swasta *Nederlandsche-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM), yang telah berhasil membangun jalur kereta api Semarang-Tanggungharjo pada tahun 1864-1867 (Ramadhan, 2017).

Pembangunan jalur kereta api di Batavia dimulai pada tahun 1871 oleh perusahaan swasta *Nederlandsche-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM). Tahap pertama adalah pembangunan jalur Pasar Ikan-Batavia NIS-Gambir (Koningsplein) dengan jarak 9 km yang dibuka pada September 1871. Kemudian pada 16 Juni 1872 dibuka jalur Gambir-Bukit Duri (Meester Cornelis), dan pada 31 Januari 1873 dibuka rute Jatinegara-Bogor. Pembangunan jalur kereta api lainnya di Batavia juga dilakukan oleh perusahaan swasta *Bataviasche Oosterspoorweg Maatschappij* (BOSM). BOSM membangun jalur kereta api untuk lintas timur membentang dari Batavia Zuid (Batavia Selatan)-Bekassie (Bekasi) hingga diperpanjang lagi menuju Karawang. Pada tahun 1875, Pemerintah Hindia Belanda mendirikan perusahaan kereta api *Staatspoorwegen* (SS). SS membangun jalur Tanjung Priuk – Batavia sekaligus membuka Pelabuhan Tanjung Priuk pada tahun 1884. Selain itu, Pada 1 Oktober 1899, SS telah menyelesaikan jalur kereta api Batavia-Tanah Abang yang diperpanjang hingga Rangkasbitung menuju Anyer Kidul dengan cabang Duri-Tangerang (*Staatsspoorwegen*, 1921).

Singkat cerita, pada tahun 1918, bersamaan dengan selesainya pembangunan stasiun Manggarai, menjadikan satu kesatuan utuh jalur kereta api lintas Jakarta yang dikenal sebagai lintas Jabodetabek. Pada tahun 1923, *Staatsspoorwegen* menyelesaikan proyek elektrifikasi kereta api lintas Jakarta yang memulai era baru bagi perkembangan perkeretaapian khususnya KRL (Kereta Rel Listrik) di Jabodetabek. Pada tahun 1930 proyek elektrifikasi lintas Jakarta telah beroperasi mencapai *Buitenzorg* dan dikelola ESS (*Elektrische Staatsspoorwegen*). Pada saat itu masih digunakan lokomotif listrik dan KRL buatan Eropa untuk melayani lintas Jabodetabek yang digunakan hingga setelah Indonesia merdeka. Namun usia kereta yang telah mencapai setengah abad, dan tidak ada penambahan armada membuat transportasi kereta di Jakarta sudah tidak memadai lagi. (Railway Enthusiast Digest, 2021a)

Seiring dengan berkembangnya perkotaan Jakarta serta meningkatnya pertumbuhan penduduk mulai memunculkan permasalahan di dalam kota Jakarta mengakibatkan kemacetan dan meningkatnya resiko kecelekaan antara KRL dan kendaraan bermotor. Mengutip dari [historia.id](http://historia.id) Untuk mengatasi hal permasalahan ini, pemerintah memperoleh bantuan dari konsultan transportasi asal Jerman Barat. Dari hasil kajian konsultan Jerman Barat, mengusulkan bahwa jalur KRL harus dibuat jalur bawah tanah dan sebagian perlu dibuat jalur layang. Namun pemerintah tidak dapat menyanggupi rencana usulan tersebut karena biaya yang terlalu tinggi. Akhirnya dengan bantuan ODA Jepang, pemerintah menjajaki kerjasama melalui *Japan International Cooperation Agency* (JICA) bersama dengan *Japan Railway Technical Service* (JARTS), yang mengusulkan pembangunan jalur layang antara Manggarai – Jakarta Kota sejauh 9,5 kilometer pada 1977. (Hanggoro, 2019)

Kemudian pada tahun 1980, disusun Rencana Jangka Pendek untuk pengembangan jalur transportasi berbasis jalan rel di kawasan Jabotabek. (Railway Enthusiast Digest, 2021a) Dalam rencana tersebut JICA menyarankan komponen-komponen proyek seperti perbaikan struktur jalan rel, elektrifikasi lintas luar Jakarta, membangun jalur ganda, membangun *overpass dan underpass*, pembaharuan sistem persinyalan, penataan stasiun, serta pembangunan jalur baru. Proyek ini dikenal sebagai Proyek Modernisasi Kereta Api Jabotabek yang diposisikan sebagai proyek nasional sesuai dengan dikeluarkannya Keputusan Presiden (JICA, 2018). Selain itu, pemerintah Indonesia juga membeli kereta dari Jepang agar dapat meningkatkan perjalanan kereta komuter. Berdasarkan studi yang dilakukan oleh JICA, Pemerintah Indonesia menyusun Rencana Induk Sistem Perkeretaapian Jabotabek sebagai acuan untuk pengembangan sistem perkeretaapian Jabotabek. Seperti peningkatan kualitas dan kuantitas KRL Commuter Line Jabodetabek dan proyek perkeretaapian lainnya di Jabodetabek seperti pembangunan LRT dan MRT.

Dalam pengembangan perkeretaapian Jabodetabek, Jepang tidak sendirian dalam proyek tersebut. Pemerintah pernah membagi proyek pengembangan jalur kereta dalam kota Jakarta menjadi 3 rute, yaitu: rute barat, rute tengah, dan rute timur. Perancis mengerjakan rute barat, Jepang mengerjakan rute tengah, Inggris mengerjakan rute timur. Inggris dan Perancis kemudian mundur dalam proyek tersebut dan Jepang mengambilalih pengerjaan rute lainnya. Membuat Jepang mendominasi dalam pengembangan perkeretaapian Jabodetabek sampai sekarang. (Hanggoro, 2019) Seiring berjalannya waktu, perkeretaapian Indonesia lambat laun semakin mirip dengan perkeretaapian

Jepang. Selain pengembangan infrastruktur kereta, terdapat juga kerjasama teknik yang mana pihak PT KAI maupun PT KCI mengirimkan tenaga magang untuk belajar sistem perkeretaapian di Jepang melalui JR East dan pihak Jepang sebaliknya mengirimkan tenaga ahli perkeretaapian untuk Indonesia.

Meskipun pada perkembangannya, terdapat negara lain yang memiliki kapabilitas yang sama untuk membantu Indonesia dalam pengembangan perkeretaapian di Jabodetabek. Sehingga berdasarkan latar belakang yang ada, penelitian akan berfokus membahas mengenai keputusan Indonesia memilih Jepang sebagai mitra kerjasama dalam pengembangan perkeretaapian di Jabodetabek.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat dirumuskan pokok permasalahan sebagai berikut : **Mengapa Indonesia melakukan kerjasama dengan Jepang dalam pengembangan perkeretaapian Jabodetabek?**

## **1.3 Kerangka Pemikiran**

### **1. Kepentingan Nasional**

Kepentingan Nasional merupakan konsep suatu Negara dalam melakukan hubungan kerjasama dengan Negara-Negara di dunia. Kepentingan nasional menjadi pilar utama politik luar negeri dan politik internasional yang realistis karena menentukan tindakan politik suatu Negara.

Menurut Jack C. Plano dan Roy Olton (1988) kepentingan nasional adalah tujuan mendasar serta faktor yang paling penting untuk menentukan yang memandu para pembuat keputusan pada saat merumuskan politik luar negeri. Kepentingan nasional ialah konsepsi yang sangat umum, tetapi merupakan sebuah unsur yang menjadi kebutuhan sangat penting bagi negara. Unsur tersebut mencakup kelangsungan hidup bangsa dan negara, kemandirian, keutuhan wilayah, kemerdekaan, keamanan militer dan kesejahteraan ekonomi.

Thomas Hobbes mengatakan bahwa Negara dipandang sebagai pelindung wilayah, penduduk, dan cara hidup yang khas dan berharga. Demikian karena Negara merupakan sesuatu yang penting bagi kehidupan warga Negaranya. Tanpa Negara dalam menjamin alat-alat maupun kondisi-kondisi keamanan ataupun memajukan kesejahteraan, kehidupan masyarakat jadi terbatas. Sehingga ruang gerak yang dimiliki oleh suatu bangsa menjadi control dari sebuah Negara. Para

penganut realis menyamakan kepentingan nasional sebagai upaya negara untuk mengejar power dimana power adalah segala sesuatu yang dapat mengembangkan dan memelihara kontrol Negara terhadap Negara lain.

Menurut Kalevu Jaako Holsti, kepentingan nasional dapat didefinisikan sebagai berikut:

*“Secara minimum, kepentingan nasional menakup keutuhan wilayah suatu bangsa, kemerdekaan dan kelangsungan hidup nasional. Namun kelangsungan hidup nasional itu sendiri diberi bermacam-macam interpretasi oleh bermacam-macam negara yang menghadapi kondisi yang berlain-lainan tersebut. Menurut Holsti, kepentingan nasional itu dibagi menjadi 3 klasifikasi. Pertama, core values. Kedua, middle range. Ketiga, long range goals.”*

Setiap Negara dalam kepentingan nasionalnya adanya kebebasan, kemerdekaan, kedaulatan, keadilan, kemakmuran, kesejahteraan, keterlibatan, kebahagiaan, serta keamanan. Sejauh mana sasaran ini dapat dicapai tergantung pada seberapa pentingnya sasaran tersebut bagi suatu negara. Kepentingan nasional dirumuskan melalui berbagai pertimbangan kapabilitas negara yang kemudian tercakup ke dalam kekuasaan. Kekuasaan memainkan peran penting, dalam menjalankan strategi terhadap pencapaian kepentingan nasional. Dalam merumuskan kepentingan nasional, maka Pencapaian tujuan kebijakan luar negeri sangat ditentukan oleh peluang dan kendala yang ada di lingkungan eksternalnya. Para pembuat keputusan harus pandai dalam membaca dan mengidentifikasi peluang maupun kendala yang ada lantas memaksimalkan peluang di tengah persaingan global yang semakin ketat dibarengi dengan meminimalisasi kendala-kendala yang ada maupun yang mungkin terjadi.

Kepentingan nasional bermaksud untuk mengarahkan para pengambil keputusan suatu Negara dalam membuat keputusan eksternal Negara. Kebijakan luar negeri ini mencakup strategi, cita-cita, arahan, metode dan lain sebagainya, dengan itu Negara bisa melakukan interaksi dengan Negara dan aktor non Negara lainnya (Jackson & Sorensen, 2005).

Menurut kepentingannya dapat dikalsifikasikan menjadi dua, ialah:

1. Primary interest ialah kepentingan utama yang mengatakan bahwa perlindungan identitas politik dan budaya suatu negara tidak dapat

diganggu gugat dan wajib bagi negara untuk memenuhi kepentingannya tanpa jalur tengah dalam perwujudannya

2. Secondary interest akan muncul jikalau primary interest sudah terlaksana terlebih dahulu.

Menurut sifatnya kepentingan nasional dapat dibedakan menjadi:

1. Permanent interest ialah kepentingan bersifat konsisten dengan jangka waktu yang panjang
2. variable interest ialah kepentingan yang bersifat fleksibel kepada kondisi negaranya.

## **2. Pilihan Rasional**

Salah satu teori dalam studi sosiologi modern yang dikembangkan oleh James S. Coleman, yakni teori pilihan rasional adalah teori sosiologi yang berfokus pada tindakan individu atau aktor. Teori ini mengasumsikan bahwa tindakan individu didasarkan pada tujuan tertentu yang ditentukan oleh nilai atau preferensi. Aktor dipandang sebagai manusia yang memiliki tujuan dan bertindak untuk mencapai tujuan tersebut. Tindakan aktor dilakukan untuk mencapai suatu tujuan tertentu yang sesuai dengan nilai atau preferensi mereka (Ritzer & Goodman, 2010).

Coleman berpendapat bahwa dalam teori pilihan rasional, terdapat dua elemen penting, yaitu aktor dan sumber daya. Aktor berperan mengontrol sumber daya dan memperhatikannya. Coleman menjelaskan bahwa interaksi antara aktor dan sumber daya terjadi pada tingkat sistem sosial:

*“Basis minimal untuk sistem sosial dari tindakan adalah dua aktor, masing-masing mengontrol atau mengendalikan sumber daya yang menarik perhatian pihak atau aktor lain. Perhatian satu pihak kepada sumber daya yang ada dibawah kendali pihak lain membuat kedua belah pihak terlibat dalam tindakan saling membutuhkan... selaku aktor yang mempunyai tujuan, masing-masing bertujuan untuk memaksimalkan perwujudan kepentingan yang memberikan ciri saling ketergantungan atau ciri sistematis terhadap tindakan mereka”.*(Ritzer & Goodman, 2010)

Dalam teori ini, aktor bertujuan untuk memaksimalkan perwujudan kepentingannya yang memberikan ciri saling ketergantungan atau ciri sistematis terhadap tindakan mereka.

Berdasarkan penjelasan diatas, ada dua komponen dalam sebuah tindakan sosial, yaitu aktor dan sumber daya. Aktor adalah pihak yang diberi tugas untuk melakukan sebuah tindakan dengan tujuan. Namun, sumber daya adalah sesuatu yang dapat dikendalikan oleh aktor dan menarik perhatian mereka. Coleman menyatakan bahwa setiap sistem sosial biasanya memiliki setidaknya dua pihak yang bertanggung jawab atas pengelolaan sumber daya. Adanya sumber daya tersebut mengikat kedua aktor atau kedua belah pihak yang terlibat.

Berdasarkan penjelasan diatas, maka teori pilihan rasional digunakan bahwa Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Jepang merupakan aktor. Ekspor, impor, teknologi, dan ilmu pengetahuan merupakan beberapa contoh sumber daya yang menjadi perhatian bagi Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Jepang. Kedua pemerintah tersebut memiliki keterikatan satu sama lain karena adanya perhatian terhadap sumber daya tersebut. Teori pilihan rasional dapat menjelaskan kepentingan dan tujuan serta upaya masing-masing aktor dalam menjalin kerjasama dalam pengembangan perkeretaapian Jabodetabek. Pemerintah Indonesia memutuskan untuk memilih bekerjasama dengan Jepang sebagai upaya untuk mencapai tujuan tertentu.

Dalam konteks ini Pemerintah Indonesia menginginkan pengembangan sistem transportasi umum perkeretaapian Jabodetabek agar dapat beroperasi secara efisien untuk mengatasi permasalahan lalu lintas di Jabodetabek. Pemerintah Indonesia menilai bahwa Pemerintah Jepang memiliki sumber daya yang dapat menguntungkan pemerintah Indonesia, sehingga pemerintah Indonesia memutuskan untuk menjalin kerjasama perkeretaapian ini dengan Pemerintah Jepang.

Selain itu, pilihan rasional adalah ketika seseorang membuat keputusan dengan mempertimbangkan keuntungan dan kerugian untuk mendapatkan hasil terbaik. Tujuan, alternatif, konsekuensi, dan pilihan adalah komponen penting dari kebijakan rasional. (Allison, 1999). Tujuan utama dari pilihan rasional adalah untuk melayani kepentingan nasional. Oleh karena itu, alternatif yang diajukan dalam pengambilan kebijakan harus mempertimbangkan baik konsekuensi positif maupun negatif, maka pilihan rasional bertujuan untuk memaksimalkan nilai. Dalam hal ini, pembuat keputusan yang rasional akan memilih alternatif dengan hasil tertinggi untuk mencapai tujuan dan sasaran dalam keputusan kebijakannya.

*Tabel 1.1 Pertimbangan Keuntungan dan Kerugian Indonesia*

No	Keuntungan	Kerugian
1.	Meningkatkan kualitas pelayanan transportasi perkeretaapian di Indonesia.	Depedensi atau ketergantungan kepada sarana dan prasarana perkeretaapian Jepang.
2	Adanya transfer teknologi agar dapat mengembangkan industri perkeretaapian Indonesia	Skema pendanaan yang menekankan menggunakan jaminan APBN

Dalam kasus ini, Indonesia bertujuan untuk mengembangkan dan meningkatkan pelayanan transportasi umum kereta api di Indonesia terkhusus di Jabodetabek dengan berkerjasama dengan Jepang. Berdasarkan teori dan tujuan tersebut, Pemerintah Indonesia memutuskan untuk menjalin kerjasama dengan pertimbangan yang sudah direncanakan dengan menerima segala konsekuensi baik untung maupun rugi yang akan diterima pada nantinya. Setelah menimbang antara keuntungan maupun kerugian yang disebutkan pada tabel di atas. Pemerintah Indonesia tetap memutuskan untuk bermitra dengan Pemerintah Jepang dalam kerjasama perkeretaapian ini.

Indonesia memilih Jepang sebagai mitra kerjasama perkeretaapian ini dengan melihat Jepang sebagai negara pemberi bantuan yang cukup besar bagi Indonesia sejak hubungan bilateral antara kedua negara terbentuk. Banyak proyek infrastruktur, khusus nya perkeretaapian di Indonesia yang didanai, direncanakan, dan diimplementasikan oleh Jepang, baik melalui bantuan hibah, pinjaman lunak, maupun investasi swasta. Kerjasama ini juga membantu Indonesia mengatasi tantangan pembangunan infrastruktur yang membutuhkan modal besar, teknologi canggih, dan sumber daya manusia berkualitas. Selain itu, kerjasama ini juga membuka peluang untuk meningkatkan kapasitas industri perkeretaapian nasional melalui transfer teknologi, peningkatan konten lokal, dan pemberdayaan usaha kecil menengah.

## **1.4 Hipotesa**

Indonesia melakukan kerjasama dengan Jepang dalam kerjasama perkeretaapian di Jabodetabek karena :

1. Jepang bersedia memberikan pinjaman kepada Indonesia dalam bentuk ODA.
2. Indonesia melihat Jepang memiliki potensi untuk membantu pengembangan perkeretaapian di Indonesia karena Jepang mempunyai sistem perkeretaapian yang maju dan modern, sehingga pemerintah dapat belajar meningkatkan layanan kereta api secara maksimal dan efisien.
3. Indonesia sekaligus mendapatkan bimbingan dari proyek kerjasama sehingga terdapat transfer teknologi yang dapat membantu meningkatkan kemampuan pelayanan dan industri perkeretaapian di Indonesia.

## **1.5 Tujuan Penelitian**

Untuk menjelaskan alasan pemerintah Indonesia memilih Jepang sebagai mitra kerjasama dalam pengembangan perkeretaapian di Jabodetabek untuk meningkatkan layanan transportasi kereta di Jabodetabek.

## **1.6 Metodologi Penelitian**

### **a. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan melakukan referensi literatur atau mencari informasi secara khusus dalam menjawab pertanyaan dari berbagai sumber yang relevan seperti penelitian, buku, jurnal, artikel, laporan dari website resmi pemerintah, dan tulisan relevan lainnya yang kredibel.

### **b. Teknik Analisis Data**

Dalam penelitian ini penulis menganalisis data menggunakan teknik reduksi data. Menurut Miles dan Huberman (2014) adalah adalah suatu bentuk analisis yang menajamkan, menggolongkan, mengarahkan, dan membuang data yang tidak perlu dan mengorganisasi data dengan cara sedemikian rupa, sehingga simpulan final dapat ditarik dan diverifikasi.

Dalam penelitian teknik reduksi data ini, data-data yang diperlolah baik melalui studi pustaka, penelusuran *online*, dan informasi yang didapatkan dari situs-situs terkait mengenai sumber data penelitian diimplementasikan dengan

teori-teori dalam kajian Hubungan Internasional sesuai dengan keperluan penelitian berdasarkan keperluan penelitian.

### **1.7 Jangkauan Penelitian**

Dalam penelitian ini, penulis akan membatasi penelitian mengenai perkeretaapian di area Jabodetabek. Penulis akan meneliti kerjasama yang dijalin oleh Indonesia dan Jepang dalam pengembangan perkeretaapian Jabodetabek dari 2013 – 2020. Jangkauan tersebut dipilih karena terdapat peningkatan dan pengembangan yang signifikan dalam lingkup perkeretaapian Jabodetabek seperti dimulainya pembangunan MRT Jakarta dan kerjasama KCI dengan JR East. Namun, tidak menutup kemungkinan penulis juga akan menggunakan data-data yang relevan dari tahun-tahun sebelumnya untuk menjelaskan mengenai perkeretaapian Indonesia.

### **1.8 Sistematika Penulisan**

#### **BAB I : Pendahuluan**

Berisi latar belakang, rumusan masalah, kerangka berpikir, hipotesis, tujuan penelitian, metodologi penelitian, ruang lingkup penelitian, dan sistematika penulisan

#### **BAB II : Sejarah Perkeretaapian Indonesia Dan Hubungan Indonesia - Jepang**

Membahas sejarah perkeretaapian di Indonesia secara umum. Dalam bab ini juga akan membahas kerjasama perkeretaapian Indonesia – Jepang di Jabodetabek.

#### **BAB III : Alasan Indonesia Berkerjasama Dengan Jepang Dalam Pengembangan Perkeretaapian Jabodetabek**

Membahas mengenai keuntungan Indonesia dengan berkerjasama dengan Jepang dalam pengembangan perkeretaapian di Jabodetabek.

#### **BAB IV : Kesimpulan**

Bab ini merupakan bagian penutup yang berisikan kesimpulan dari seluruh analisis dan pembahasan dalam penelitian ini. Kesimpulan mengandung ringkasan dari seluruh pembahasan, serta *highlight* terhadap temuan-temuan baru yang dihasilkan dalam penelitian ini.