

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Bahwa transportasi memiliki peranan penting dalam mendukung peran penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara, serta memperkuat ketahanan nasional dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.¹ Transportasi memiliki peranan penting untuk memudahkan masyarakat melakukan mobilitas dari satu wilayah ke wilayah lainnya. Salah satu transportasi darat di Indonesia yang diandalkan adalah kereta api.² Perkeretaapian di Indonesia mempunyai peran strategis dalam mendukung mobilitas masyarakat serta distribusi barang secara efisien. Sebagai salah satu moda transportasi massal yang ramah lingkungan, kereta api menawarkan solusi pada tantangan transportasi nasional, seperti kemacetan serta ketergantungan pada bahan bakar fosil. Namun, keberhasilan operasional perkeretaapian sangat bergantung pada kondisi infrastruktur serta prasarana, seperti rel, jembatan, serta stasiun. Untuk menjaga agar sistem tersebut tetap andal dan aman diperlukannya perawatan yang tepat, selain daripada itu merujuk pada

¹ Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

² Afrizal Riyadi, Rinitami Njatrijani dan Siti Mahmudah. 2016. Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Sebagai Perusahaan Jasa Pengangkutan Terhadap Keselamatan Penumpang Kereta Di Perlindungan Sebidang. *Diponegoro Law Review*. 5(2), 2.

pengoperasian kereta api milik maka diperlukan pengoperasian yang aman serta tepat.³

Pemerintah Hindia Belanda memulai sejarah perkeretaapian di Indonesia dengan mencangkuli jalur kereta api pertama antara Semarang serta Vostenlanden (Solo–Yogyakarta) di desa Kemijen pada 17 Juni 1864, dipimpin oleh Gubernur Jenderal Mr. L.A.J. Baron Sloet van de Beele. Proyek ini dilaksanakan oleh perusahaan swasta Naamlooze Venootschap Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM) yang membangun dengan ukuran lebar sepur tertentu.⁴

Beberapa tahun kemudian, tepatnya pada 1875, pemerintah Hindia Belanda mulai mengembangkan jalur kereta api milik negara melalui Staatsspoorwegen (SS), dimulai dengan rute Surabaya–Pasuruan–Malang. Masa pembangunan besar-besaran berlangsung antara tahun 1876 hingga 1922, dengan perluasan jaringan ke wilayah Aceh, Sumatera Utara, Sumatera Barat, Sumatera Selatan, serta Sulawesi. Perubahan besar terjadi pada tahun 1942 ketika Jepang mengambil alih kekuasaan dari Hindia Belanda, mengubah nama layanan perkeretaapian menjadi Rikuyu Sokyuku serta mengutamakan penggunaannya untuk kepentingan militer.⁵

Setelah Indonesia merdeka pada 17 Agustus 1945, para pejuang kemerdekaan segera merebut serta mengambil alih berbagai stasiun serta kantor pusat perkeretaapian, termasuk yang berada di Bandung. Akan tetapi,

³ Biro Komunikasi dan Informasi Publik, “*memacu pengembangan infrawstruktur perkeretaapian Indonesia*”, <https://dephub.go.id/post/read/memacu-pengembangan-infrastruktur-perkeretaapian-indonesia>, diakses pada 12 Februari 2025

⁴ Badan Perkeretaapian, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*, <https://djka.dephub.go.id/sejarah-perkeretaapian-indonesia>, diakses pada 29 Desember 2024, pukul 13.00 WIB.

⁵ *Ibid.*

pada 1946 Belanda kembali serta membentuk Staatsspoorwegen/Verenigde Spoorwegbedrijf (SS/VS), gabungan dari SS serta seluruh perusahaan swasta kereta api, kecuali Delispoorweg Maatschappij (DSM). Seiring berjalannya waktu, hasil dari Konferensi Meja Bundar (KMB) pada Desember 1949 membawa pada pengambilalihan aset-aset kereta api milik pemerintah kolonial, yang kemudian digabungkan menjadi Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI).⁶

Tahun 1950, DKARI serta SS/VS resmi menjadi satu institusi bernama Djawatan Kereta Api (DKA), serta pada 25 Mei diubah statusnya menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Dalam upaya meningkatkan kualitas pelayanan, PNKA kembali mengalami perubahan bentuk menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) pada tahun 1991.

7

Transformasi terakhir terjadi pada tahun 1998 ketika Perumka menjadi Perseroan Terbatas dengan nama PT Kereta Api Indonesia (Persero). Hingga tahun 2017, pemerintah telah mempunyai jalur kereta api sepanjang 5.368 kilometer. Saat ini, penyelenggaraan operasional perkeretaapian dilaksanakan oleh berbagai perusahaan, seperti PT Kereta Api Indonesia, PT Railink, PT Kereta Cepat Indonesia China, PT MRT Jakarta, PT Jakarta Property, PT LRT Jabodebek, PT Celebes Railway, serta PT LRT Palembang.⁸

Dalam sistem transportasi kereta api, berbagai komponen penting membentuk satu kesatuan yang utuh. Menurut Undang-Undang Nomor 23

⁶ *Ibid.*

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.*

Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, ruang lingkup perkeretaapian mencakup prasarana, sarana, serta sumber daya manusia, yang semuanya diatur melalui norma, kriteria, persyaratan, serta prosedur tertentu. Jika dirinci lebih jauh, prasarana perkeretaapian mencakup elemen-elemen seperti jalur kereta api, stasiun, serta berbagai fasilitas operasional yang memungkinkan kereta berfungsi secara optimal. Sementara itu, sarana perkeretaapian merujuk pada kendaraan maupun unit transportasi yang beroperasi di atas rel. Ketiga elemen tersebut prasarana, sarana, serta sumber daya manusia menjadi pondasi utama dalam penyelenggaraan transportasi kereta api di Indonesia. Dengan demikian, definisi perkeretaapian menurut undang-undang tidak hanya mencakup fisik dari moda transportasi ini, tetapi juga aspek regulatif serta sumber daya yang terlibat dalam proses operasionalnya.

Selanjutnya, dalam penyelenggaraannya dalam perkeretaapian ini terbagi menjadi penyelenggara prasarana perkeretaapian serta penyelenggara sarana perkeretaapian. Pembangunan, pengoperasian, perawatan, serta pengusahaan prasarana merupakan bagian dari penyelenggaraan prasarana perkeretaapian, sedangkan penyelenggaraan sarana perkeretaapian mencakup pengadaan, pengoperasian, perawatan, serta pengusahaan sarana.

Penyelenggaraan prasarana serta sarana perkeretaapian di Indonesia berdasarkan Undang-Undang 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dilaksanakan oleh badan usaha. Namun, apabila tidak ditemukan badan usaha yang menjalankan prasarana perkeretaapian umum, maka pemerintah

maupun pemerintah daerah bisa mengambil peran dalam penyelenggaraan sarana perkeretaapian.⁹

Terkait dengan kepemilikan aset dari prasarana perkeretaapian serta sarana perkeretaapian dapat dimiliki baik oleh badan usaha ataupun dapat dimiliki oleh pemerintah. Pengaturan mengenai kepemilikan ini memberikan fleksibilitas dalam pengembangan sistem transportasi kereta api nasional. Namun berkaitan dengan hal tersebut, perlu dipastikan kejelasan terkait dengan aset kepemilikan tersebut, sehingga bagi aset prasarana perkeretaapian dan sarana perkeretaapian milik negara haruslah didaftarkan kepada Kementerian Keuangan sebagai Barang Milik Negara (BMN).

Adapun, fokus dari pembahasan dalam kajian ini yakni pada prasarana perkeretaapian milik negara yakni aset prasarana perkeretaapian yang dimiliki oleh negara serta tercatat resmi sebagai barang milik negara.

Berdasarkan Undang-Undang 23 Tahun 2007, perawatan prasarana perkeretaapian mencakup perawatan berkala serta perbaikan guna memulihkan fungsi, sedangkan pengoperasian prasarana meliputi kegiatan yang berhubungan dengan operasionalnya. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, penyelenggaraan prasarana perkeretaapian mencakup kegiatan perawatan serta pengoperasian perkeretaapian.

Dalam rangka pelaksanaan perawatan serta pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara, pemerintah melalui Kementerian Perhubungan yang dipimpin oleh Menteri menyediakan pembiayaannya. Biaya untuk

⁹ Undang-Undang 23 Tahun 2007, Pasal 23 *Jo* Pasal 31.

kegiatan tersebut dialokasikan melalui APBN sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.¹⁰ Terkait dengan hal tersebut Direktorat Prasarana Perkeretaapian kementerian Perhubungan merupakan direktorat pelaksana dari perawatan serta pengoperasian prasarana perkeretaapian ini.

Peraturan Presiden Nomor 33 Tahun 2024 merupakan perubahan terakhir dari ketentuan sebelumnya yang pertama kali ditetapkan melalui Peraturan Presiden Nomor 53 Tahun 2012. Regulasi tersebut mengatur mengenai kewajiban pelayanan publik, subsidi angkutan perintis di bidang perkeretaapian, biaya penggunaan prasarana, serta perawatan serta pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara. Pemerintah, melalui peraturan-peraturan tersebut, menetapkan kebijakan yang berkaitan langsung dengan pengelolaan prasarana perkeretaapian yang dimiliki oleh negara. Peraturan ini bertujuan meningkatkan efisiensi, transparansi, serta akuntabilitas dalam pengelolaan prasarana perkeretaapian. Namun, implementasi kebijakan ini tidak lepas dari berbagai tantangan yang memerlukan kajian mendalam, baik dari perspektif yuridis maupun praktis.

Peraturan Presiden Nomor 33 Tahun 2024 yang merupakan perubahan terakhir dari Peraturan Presiden Nomor 53 Tahun 2012 mengatur penerapan penyelenggaraan perawatan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara yang dialokasikan dalam APBN. Besaran perawatan dan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian milik

¹⁰ Peraturan Presiden Nomor 53 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik serta Subsidi Angkutan Perintis Bidang Perkeretaapian, Pasal 18 jo. Pasal 21.

negara dihitung berdasarkan pedoman perhitungan biaya perawatan prasarana dan pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara.

Meski Peraturan Presiden Nomor 33 Tahun 2024 telah dirancang dengan baik, penerapannya di lapangan memperlihatkan adanya kesenjangan antara *das sollen* (apa yang diharapkan secara normatif) serta *das sein* (apa yang terjadi secara praktis). Hal ini menunjukkan masih kurangnya penerapan implementasi dari regulasi dalam hal ini Peraturan Presiden Nomor 33 tahun 2024.

Selain sebagaimana yang telah dijelaskan dari mekanisme perawatan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara, mekanisme yang menekankan pada pengerjaan terlebih dahulu dan penagihan berikutnya berdampak pada perencanaan alokasi APBN. Mekanisme ini dapat menyebabkan lemahnya standar harga untuk setiap pekerjaan karena bergantung kepada volume atau luas hasil pekerjaannya. Sehingga, hal ini dapat mempengaruhi penentuan volume dari kegiatan perawatan dan besaran total anggaran. Apabila kegiatan perawatan menunggu pada prasarana rusak terlebih dahulu akan meningkatkan resiko gangguan layanan, sebaliknya kegiatan perawatan yang terencana akan menurunkan resiko tersebut.¹¹

Proses dalam melaksanakan perawatan serta pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 53 Tahun 2012 tentang Kewajiban Pelayanan Publik serta Subsidi Angkutan Perintis Bidang Perkeretaapian, Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian

¹¹ Suhartono, "Kebijakan PSO, IMO, dan TAC Dalam Perkeretaapian Indonesia", *Jurnal Komisi V, Analisis Strategis Terhadap Isu Aktual*. 2025.

Milik Negara, Serta Perawatan serta Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara pada Pasal 17 serta Pasal 20, yang pada dasarnya bagi pelaksanaan untuk perawatan serta pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara dilakukan dengan melalui skema pelelangan umum. Namun, dalam praktiknya, berbagai tantangan muncul, yang menyebabkan adanya ketidaksesuaian dengan peraturan tersebut. Secara normatif, kebijakan ini mengatur tata kelola terkait dengan salah satunya pelaksanaan dalam perawatan serta pengoperasian prasarana milik negara.

Menteri menugaskan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) penyelenggara prasarana perkeretaapian untuk melaksanakan perawatan serta pengoperasian perkeretaapian milik negara apabila pelelangan umum tidak bisa dilaksanakan. Namun, penugasan tersebut dilakukan dalam hal pelelangan umum tidak memungkinkan untuk dijalankan.¹²

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 63 Tahun 2024 tentang Penugasan pada PT Kereta Api Indonesia (PERSERO), dijelaskan jika pelaksanaan perawatan serta pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara Tahun Anggaran 2024 mencakup kegiatan yang tergolong ke dalam perawatan serta pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara. Dalam praktiknya, Kementerian Perhubungan, berdasarkan mandat dari Peraturan Presiden Nomor 53 Tahun 2012 yang terakhir diubah melalui Peraturan Presiden Nomor 33 Tahun 2024, memberi penugasan pada PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) untuk melaksanakan

¹² Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 53 Tahun 2012 tentang Kewajiban Pelayanan Publik serta Subsidi Angkutan Perintis Bidang Perkeretaapian, Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara, serta Perawatan serta Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara.

tugas tersebut sebagaimana tercantum dalam Keputusan Menteri Perhubungan tersebut. PT Kereta Api Indonesia (PERSERO) wajib dalam melaksanakan penugasan untuk perawatan serta pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 63 Tahun 2024 tentang Penugasan pada PT Kereta Api Indonesia (PERSERO). Ketentuan tersebut menetapkan kewajiban yang harus dipenuhi oleh PT Kereta Api Indonesia dalam menjalankan penugasan tersebut :¹³

- a. Menyampaikan laporan pertanggungjawaban penggunaan anggaran pada Menteri melalui Direktur Jenderal Perkeretaapian paling lambat 1 (satu) bulan setelah dilakukan audit sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- b. Merawat serta mengoperasikan prasarana perkeretaapian milik negara sesuai standar serta tata cara yang telah ditetapkan;
- c. Melaporkan kegiatan perawatan serta pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara yang ada saat ini secara bulanan serta tahunan pada Direktur Jenderal Perkeretaapian; serta
- d. Mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang perkeretaapian serta peraturan lainnya yang relevan.

Adapun, sebagaimana telah diatur mengenai pelaksanaan serta perawatan prasarana perkeretaapian milik negara, dalam praktiknya ditemukan ketidaksesuaian dengan peraturan yang ada, khususnya terkait dengan mekanisme pelaksanaannya yang sebagaimana pada tahun anggaran

¹³ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2024 tentang Penugasan Kepada PT Kereta Api Indonesia

2024 ini dilaksanakan melalui penugasan pada PT Kereta Api Indonesia. Sehingga adanya ketidaksesuaian dengan peraturan perundang-undangan.

Perpres Nomor 53 Tahun 2012 telah mempunyai landasan hukum yang kuat, untuk pelaksanaan dari perawatan serta pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara, peraturan ini juga didasarkan pada prinsip transparansi serta akuntabilitas sebagaimana diatur dalam regulasi terkait.

Pengaturan mengenai pelelangan secara umum telah dimuat secara rinci dalam Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah, yang kemudian diubah melalui Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2021, serta terakhir diperbarui dengan Peraturan Presiden Nomor 46 Tahun 2025 sebagai perubahan kedua atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah.

Pengadaan barang/jasa mempunyai sistem serta prosedur tersendiri dalam pelaksanaannya, termasuk berbagai metode seperti pelelangan umum, pelelangan sederhana, penunjukan langsung, pengadaan langsung, serta pengadaan secara elektronik. Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah yang telah diubah melalui Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2021, pengadaan tersebut mencakup barang, pekerjaan konstruksi, jasa konsultasi, serta jasa lainnya. Sesuai Pasal 38 ayat (5) dalam Peraturan Presiden tersebut, untuk pemilihan penyedia jasa konstruksi dalam keadaan tertentu dimungkinkan menggunakan metode penunjukan langsung. Adapun keadaan tertentu menurut Pasal tersebut, yakni:

1. Penyelenggaraan penyiapan kegiatan yang mendadak untuk menindaklanjuti komitmen internasional yang dihadiri oleh Presiden/Wakil Presiden;
2. barang/jasa yang bersifat rahasia untuk kepentingan Negara meliputi intelijen, perlindungan saksi, pengamanan Presiden serta Wakil Presiden, Mantan Presiden serta Mantan Wakil Presiden beserta keluarganya serta tamu negara setingkat kepala negara/kepala pemerintahan, maupun barang/jasa lain bersifat rahasia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
3. Pekerjaan Konstruksi bangunan yang merupakan satu kesatuan sistem konstruksi serta satu kesatuan tanggung jawab atas risiko kegagalan bangunan yang secara keseluruhan tidak bisa direncanakan/diperhitungkan sebelumnya;
4. Barang/Pekerjaan Konstruksi/Jasa Lainnya yang hanya bisa disediakan oleh 1 (satu) Pelaku Usaha yang mampu;
5. Pengadaan serta penyaluran benih unggul yang meliputi benih padi, jagung, serta kedelai, serta pupuk yang meliputi Urea, NPK, serta ZA pada petani dalam rangka menjamin ketersediaan benih serta pupuk secara tepat serta cepat untuk pelaksanaan peningkatan ketahanan pangan;
6. Pelaksanaan pekerjaan prasarana, sarana, serta utilitas umum di kawasan perumahan untuk Masyarakat Berpenghasilan Rendah dilakukan oleh pengembang yang bersangkutan;

7. Barang/Pekerjaan Konstruksi/Jasa Lainnya yang spesifik serta hanya bisa dilaksanakan oleh pemegang hak paten, maupun pihak yang telah mendapat izin dari pemegang hak paten, maupun pihak yang menjadi pemenang tender untuk memperoleh izin dari pemerintah; maupun
8. Barang/Pekerjaan Konstruksi/Jasa Lainnya yang setelah dilakukan Tender ulang mengalami kegagalan.

Penelitian tentang implementasi Perpres Nomor 33 Tahun 2024 dalam perawatan prasarana perkeretaapian menjadi menarik karena mempunyai relevansi yang tinggi, kajian ini bisa memberi analisis mendalam pada kesenjangan antara *das sollen* serta *das sein* dalam implementasi kebijakan publik.

Dengan demikian, hasil kajian ini diharapkan mampu memberi rekomendasi untuk meningkatkan efisiensi serta akuntabilitas pengelolaan prasarana perkeretaapian. Infrastruktur perkeretaapian yang terawat dengan baik tidak hanya mendukung mobilitas masyarakat tetapi juga memberi dampak positif pada pertumbuhan ekonomi nasional. Selain itu, kajian ini berkontribusi dalam penguatan aspek yuridis serta operasional, memberi gambaran yang komprehensif bagi pengambil kebijakan serta praktisi.¹⁴

1.2 Rumusan Masalah

Berikut ialah dua rumusan masalah yang relevan:

¹⁴ Rachman, A. F., "Pengaruh Transportasi Kota Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kota", *Jurnal Perencanaan Wilayah serta Kota*, 2015.

1. Bagaimana implementasi kebijakan Perpres Nomor 53 Tahun 2012 dalam pengadaan barang serta jasa untuk perawatan prasarana perkeretaapian di Kementerian Perhubungan?
2. Bagaimana efektivitas proses perawatan serta pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 33 Tahun 2024 dan Peraturan Presiden Nomor 46 Tahun 2025?

1.3 Tujuan Penelitian

Berikut ialah tujuan penulisan yang sesuai dengan rumusan masalah:

1. Untuk mengetahui serta menjelaskan implementasi kebijakan Perpres Nomor 53 Tahun 2012 dalam pengadaan barang serta jasa untuk perawatan prasarana perkeretaapian di Kementerian Perhubungan.
2. Untuk menganalisis serta mengevaluasi efektivitas proses pengadaan barang serta jasa dalam perawatan prasarana perkeretaapian dari perspektif yuridis serta praktik operasional.

1.4 Manfaat Penelitian

Berikut ialah manfaat penelitian secara teoritis serta praktis:

1.4.1 Manfaat Teoritis

1. Menambah referensi ilmiah dalam bidang hukum, khususnya terkait implementasi kebijakan pengadaan barang serta jasa berdasarkan Perpres Nomor 53 Tahun 2012. Selain itu, kajian ini memberi kontribusi bagi pengembangan teori tata kelola pengadaan yang transparan, akuntabel, serta efektif.

2. Membantu memahami lebih dalam mengenai kesenjangan antara aspek normatif serta realitas praktik dalam implementasi kebijakan, sehingga bisa dipergunakan sebagai rujukan untuk kajian akademis di masa depan.
3. Dapat dipergunakan untuk memperkaya konsep-konsep mengenai efektivitas implementasi kebijakan publik, khususnya di sektor perkeretaapian.

1.4.2 Manfaat Praktis

1. Bagi mahasiswa, hasil kajian ini diharapkan menjadi bahan bacaan serta menjadi pembahasan yang bisa menambah wawasan terkait dengan pelaksanaan dari perawatan serta pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara.
2. Bagi peneliti, hasil kajian ini bisa memberi kontribusi pemikiran dalam menyelesaikan masalah terkait dengan tindakan perawatan serta pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara.
3. Bagi Negara, hasil kajian ini diharapkan bisa memberi rekomendasi strategis terkait mekanisme dari perawatan serta pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara.

Kajian ini diharapkan mampu memberi manfaat nyata baik bagi pengembangan ilmu pengetahuan maupun bagi pelaksanaan kebijakan yang lebih efektif serta efisien.

1.5 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi mengenai latar belakang yang menjelaskan alasan pentingnya penelitian, rumusan masalah, tujuan yang ingin dicapai, manfaat yang diharapkan dari kajian ini, serta sistematika penulisan yang memberi gambaran tentang susunan bab-bab dalam penelitian.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menyajikan berbagai teori yang mendasari penelitian, serta konsep-konsep yang relevan dengan topik yang diteliti.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menguraikan pendekatan serta metode yang dipergunakan untuk mengumpulkan serta menganalisis data. Selain itu, bab ini juga membahas metode analisis yang dipergunakan untuk menarik kesimpulan dari data yang telah dikumpulkan.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini berfokus pada pemaparan hasil-hasil yang diperoleh dari penelitian, yang kemudian dianalisis serta dibandingkan dengan teori maupun hasil penelitian terdahulu.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab terakhir ini, penulis menyampaikan kesimpulan yang diperoleh dari penelitian serta saran-saran yang bisa berguna bagi pihak yang berkepentingan. Saran juga bisa berupa rekomendasi untuk penelitian lanjutan maupun untuk penerapan hasil penelitian dalam konteks tertentu.