

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. literatur Review

Di dalam menyusun penelitian akhir ini penulis mencoba melakukan ulasan literatur (literature review) yang terkait dengan apa yang dibahas dan mampu untuk menunjang penelitian tugas akhir dari penulis. Berikut adalah beberapa ulasan literatur nya :

1.1.1. Literature Review 1

Dalam Jurnal Hubungan Internasional yang ditulis oleh Muhammad Rafi Rahmatullah dari Fakultas Komunikasi dan Diplomasi Program Studi Hubungan Internasional Universitas Pertamina Jakarta, yang berjudul **“KEPENTINGAN JEPANG DALAM PEMBERIAN *OFFICIAL DEVELOPMENT ASSISTEANCE* (ODA) TERKAIT PEMBANGUNAN *MASS RAPID TRANSIT* (MRT) DI JAKARTA 2013 – 2019”** (Rahmatullah, 2020). Dalam jurnal tersebut di sebut kan bahwa terdapat tujuan dalam bantuan luar negeri yang di berikan Jepang membagikan bantuan ODA nya dalam pengembangan pembangunan MRT Jakarta. Dalam penelitiannya saudara Raffi menggunakan kerangka teori motif bantuan luar negri dari David Sogge yang disebutkan terdapat 3 motif yang melatarbelakangi, yaitu motif politik atau *strategic socio-political motives*, motif ekonomi atau *mercantile motives*, dan motif kemanusiaan atau *humanitarian and ethical motives*. Setiap motif – motif yang disebutkan semua terbukti adanya dalam bantuan ODA yang diberikan oleh Jepang. Yang pertama, terdapat pada motif politik yang dimana terdapat 3 indikator yang terpenuhi, diantaranya adalah kebijakan yang mengintervensi atau *Policy Intervention* yang dimana dalam hal ini Indonesia harus menggunakan kontraktor, tenaga ahli, komponen pendukung, dan teknologi dari Jepang dalam pembangunan MRT Jakarta. Lalu yang kedua adalah kerjasama atau *cooperation* yang dimana negara donatur bantuan berusaha untuk meningkatkan kerjasama dengan negara pemeroleh nya agar menjaga baik hubungan mereka dan bertahan untuk kerjasama yang berkelanjutan. Dalam pemberian ODA ini Jepang di wakilkkan oleh JICA.

1.1.2. Literature Review 2

Dalam Jurnal Ilmu Pemerintahan dan Politik yang ditulis kan oleh Kharisma, A., Santosa, E., & Astuti, P. Dari Universitas Diponegoro yang berjudul **“PERSEPSI DAN PARTISIPASI MASYARAKAT DALAM PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR (STUDI KASUS PEMBANGUNAN MRT RUTE KORIDOR SELATAN-UTARA, TAHAP 1, LEBAK BULUS JAKARTA SELATAN”** (Kharisma A, 2017). Menjelaskan tentang persepsi masyarakat DKI Jakarta terhadap pembangunan MRT, yang dimana hal ini disambut positif oleh masyarakat itu sendiri dan di anggap sebagai kemajuan pembangunan infrastruktur di Jakarta. Ada juga partisipasi sukarela membantu dari masyarakat dalam pembangunan MRT ini, seperti contohnya adalah pengadaan tanah, akan tetapi dalam hal ini terdapat beberapa dampak negative seperti masalah kesalahan teknis yang mengakibatkan pembebasan lahan tidak terselesaikan.

Dan dampak isu lingkungan dari pembangunan MRT yang menyebabkan terganggunya tingkat kebersihan dan lingkungan disekitar daerah proyek pembangunan MRT dan ada juga isu kemacetan dan ketidak aturan struktur kota Jakarta. Dalam hal ini penulis menyayangkan sekali hal sekecil itu semestinya dapat di kendalikan sejak awal, akan tetapi semua ini dapat diterima oleh masyarakat untuk mendapatkan perubahan yang lebih baik di DKI Jakarta karena hal termaksud dalam hal yang krusial dan penting untuk dijalankan. Dalam tingkat partisipasi masyarakat yang tinggi harus juga di imbangi dengan peran pemerintah yang sigap dan musyawarah dalam mengatasi masalah-masalah seperti ini.

1.1.3. Literature Review 3

Dalam literature review yang ke tiga ini membahas tentang jurnal Ilmu Pemerintahan milik Antik Bintari, S.IP., MT. Departemen Ilmu Pemerintahan FISIP Universitas Padjadjaran yang berjudul **“FORMULASI KEBIJAKAN PEMERINTAH TENTANG PEMBENTUKAN BADAN USAHA MILIK DAERAH (BUMD) PERSEROAN TERBATAS (PT) MASS RAPID TRANSIT (MRT) JAKARTA DI PROVINSI DKI JAKARTA”** (Antik Bintari, 2016). Dalam review ini penulis membahas Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2013 yang dimana sebelumnya yaitu Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2008 tentang pembentukan BUMD PT. MRT Jakarta. Yang didalam nya terdapat 4 tahapan perencanaan yang dilakukan yang nantinya menghasilkan kebijakan itu sendiri. Yang pertama, yaitu Perumusan Masalah. Dalam hal ini mengenali masalah adalah hal yang terpenting, hal contoh yaitu permasalahan

jalan raya yang akan mengakibatkan kemacetan di beberapa ruas jalan yang dijadikan tempat proyek MRT dan masalah transportasi. Yang kedua, yaitu Agenda Kebijakan. Dalam tahap ini pemerintah berusaha untuk mengatur beberapa jadwal khusus yang harus dibahas dan nanti nya akan dijadikan pembahasan inti pembuatan *public policy*. Dalam hal ini pemerintah daerah DKI Jakarta telah merumuskan agenda penting, yaitu masalah kemacetan dan kemudian meletakkan taktik ini dalam pembaharuan *transportation system* di agenda terpenting pertama yang di rencanakan dalam pembangunan jangka panjang daerah (RJPD) Tahun 2005-2025, Pembangunan Jangka Menengah (RPJMD) Tahun 2013-2017 yang diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2013. Yang ketiga, yaitu Pemulihan alternative untuk memecahkan masalah. Dikarenakan proyek MRT yang mengakibatkan kemacetan dan isu lingkungan maka dibutuhkan banyak anggaran yang harus dikelurkan maka dari itu pemulihan Alternative yang ditempuh yaitu dengan menerima pinjaman JICA (Japan International Cooperation Assistance) dan peraturan pinjaman bantuan luar negeri itu sendiri tertulis dalam Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2011 tentang tatacara Pengadaan Pinjaman Asing dan Penerimaan bantuan. Kemudian yang terakhir yaitu Tahap Penetapan Kebijakan. Dalam pengesahan nya sendiri dilakukan dalam 2 Peraturan Daerah, yang pertama Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2008 tentang Pembentukan BUMD PT MRT Jakarta. PT MRT Jakarta sendiri resmi beridir pada tanggal 17 Juni 2008 setelah dapat persetujuan dari DPRD dan Pemerintah Provinsi. Yang kedua pada Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2013 tentang perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2008 Tentang Pembentukan BUMD PT MRT. Maka dari itu PT MRT dengan legal berubah dari nilai sebelumnya sebesar 200 miliar menjadi RP. 14,6 triliun.

1.1.4. Literature Review 4

Dalam literature review yang ke empat ini membahas tentang Jurnal di Kementrian Perhubungan milik Listifadah yang berjudul **“Dampak Sosial Proyek Kereta Api Studi Kasus Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta, Indonesia”** (Listifadah, 2015) menjelaskan tentang permasalahan yang ditimbulkan dari pembangunan proyek MRT Jakarta, dampak itu sendiri dirasakan oleh warga setempat yang dinggal di kawasan sepanjang rute pembangunan itu sendiri. Karna proyek MRT ini tidak luput dari aktor non-negara, maka keterlibatan masyarakat sangatlah penting dalam hal ini. Dari masalah yang didapatkan PT MRT sendiri memiliki kompensasi yang diberika kepada DKI Jakarta sendiri, seperti hal nya masalah tentang penebangan pohon yang terjadi sepanjang jalur MRT itu sendiri. Akan tetapi PT MRT itu sendiri

sudah mempunyai rencana relokasi penanaman pohon kembali. Namun demikian dari banyak nya problematika yang terdapat pada proyek ini, proyek ini sendiri harus tetap dilaksanakan dengan alasan mengurangi kemacetan, pengurangan polusi udara, dan untuk kualitas lingkungan yang lebih baik dimasa yang akan datang. MRT sendiri dibangun dengan basis rel yang dikenal transportasi sangat ramah lingkungan.

2.2. Kerangka Teori

1.2.1. Ekonomi Politik Internasional

Ekonomi politik internasional sendiri adalah bagian dari sub ilmu dari ilmu Hubungan internasional yang befokus untuk membahas tatanan ekonomi yang ada di belahan dunia. Dalam hal ini ekonomi internasional sendiri membahas tentang interaksi, interplay, interrelated, saling bersangkutan, dan saling memiliki pengaruh dalam faktor-faktor politik dan ekonomi di lingkup hubungan internasional, yang dimana diartikan untuk menjelaskan berbagai saling bersangkutan tersebut yang melibatkan beberapa faktor ekonomi dan politik, pasar dan negara, didalam penempatannya di lingkup internasional (Maiwan, 2015)

1.2.2. Kerjasama Internasional

Dalam artian umumnya kerjasama internasional sendiri adalah kerjasama yang dimana didalamnya melibatkan actor negara di seluruh dunia, yang dimana kita ketahui suatu negara tidak akan bisa berdiri sendiri tanpa adanya pertolongan dari negara lain, maka dari itu di butuhkan kerjasama internasional demi saling memenuhi kepentingan masing-masing negara dan semua itu bersifat ketergantungan satu sama lain. Dalam kerjasama internasional ini juga terdapat beberapa kepentingan politik luar negeri masing – masing negara untuk mencapai tujuan nya sendiri. Terdapat beberapa teori pendapat para pakar tentang kerjasama internasional, menurut Koesnadi Kartasasmita dalam *Administrasi Internasional*, hal 19 menyebutkan bahwa

“Kerjasama Internasional merupakan suatu keharusan sebagai akibat adanya hubungan interdependensi dan bertambah kompleksitas kehidupan manusia dalam masyarakat internasional” (Kartasasmita, 1997)

Kemudian ada juga pendapat pakar lainnya yaitu, (Holsti, 1992) dalam buku *International Politics, A Framework for Analysis* mengenai Kerjasama Internasional yaitu : *“International relation may refer to all forms of interaction between the members of separate societies, whether sponsored by the government or not, the study of international realtion would include the*

analysis of foreign policies or political processes between the nations, however, with its interest in all facts of relation between distinct societies, it would include as well studies or international trade, transportation, communication and the development of international values and ethnics”

Hubungan internasional dapat menuju pada semua bentuk interaksi antara anggota *social society*, apakah di dukung oleh pemerintah atau tidak sama sekali. Studi internasional merujuk pada semua analisis kebijakan politik luar negeri antar negara, bagaimana pun pada kepentingannya semua hubungan antar masyarakat sosial itu berbeda, itu semua termaksud dalam studi perdagangan internasional, transportasi, komunikasi dan pengembangan nilai-nilai internasional dan nilai etnis.

Kerjasama Internasional tidak hanya diadakan oleh negara secara individu, tapi juga dapat diadakan antar negara yang berada dalam organisasi atau organisasi internasional (Zulkifli, 2012)

1.2.3. Kerjasama Bilateral

Definisi umum dari Kerjasama Bilateral yaitu merupakan kerjasama antar negara dan kedua nya saling menguntungkan satu sama lain. Kerjasama ini sudah terjalin sangat lama semenjak Indonesia mengumumkan kemerdekaan pada tanggal 17 Agustus 1945 tahun baik itu kerjasama bilateral, regional, maupun multinasional, hingga saat ini Indonesia sendiri sudah melakukan kerjasama bilateral dengan 162 negara yang terbagi dalam 8 kawasan (Afrika, Timur Tengah, Asia Timur dan Pasifik, Asia Selatan dan Tengah, Amerika Utara dan Tengah, Amerika Selatan dan Karibia, Eropa Barat, dan Eropa Tengah dan Timur) (Kemlu RI, 2019). Kerjasama ini bergerak di bidang kemanusiaan, ekonomi, politik dan lingkungan hidup (Liana Hasanah, 2019). Ada pun teori dari para pakar yaitu oleh Kusumohamidjojo tentang hubungan bilateral ialah;

“Suatu bentuk kerjasama diantara negara-negara yang berdekatan secara geografis ataupun yang jauh disekeliling lautan dengan sasaran utama untuk menciptakan perdamaian dengan memperhatikan kesamaan politik kebudayaan dan struktur ekonomi” (Kusumohamidjojo, 1987).

Tujuan kerjasama ini akan terlaksanakan sesuai dengan maksud dan pencapaian tertentu yang akan dijadikan patokan teruntuk suatu negara disaat melakukan hubungannya dengan negara lain. Karna dianggap begitu penting, maka dari itu suatu negara tidak dapat terpenuhi semua kepentingannya tanpa adanya kerjasama dengan Negara - negara lain (L, 2017)

1.2.4. Kebijakan Luar Negeri

Kebijakan luar negeri sendiri masih termaksud dalam bagian atau hasil dari politik luar negeri., yang dimana kebijakan luar negeri itu sendiri digerakan oleh pemerintah negara yang memang mempunyai tujuan untuk meraih kepentingan nasional yang sedang diperintahnya walaupun kepentingan nasional sebuah negara saat itu ditentukan oleh siapa yang memiliki kekuasaan terbesar pada masa itu (Mas'ood, 1994). Maka dari itu menurut Yanyan Mochamad Yani, Drs., MAIR., Ph.D. Dosen Senior jurusan HI Universitas Padjadjaran yaitu *“Untuk memenuhi kepentingan nasionalnya itu, negara-negara maupun actor dari negara tersebut melakukan berbagai macam kerjasama diantaranya adalah kersama bilateral, trilateral, regional dan multilateral”*. Kerjasama yang dilakukan cenderung saling menguntungkan dan berjangka panjang yang sudah melalui banyak proses dan meditasi antara dua belah pihak negara yang bekerjasama.

1.2.5. Bantuan Luar Negeri

Secara umum bantuan luar negeri ialah penerimaan sejumlah bantuan dari pihak asing dalam bentuk uang, teknologi, atau juga tenaga ahli. seperti yang disebutkan dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri (PERMENDAGRI) No.38 Tahun 2008 tentang Penerimaan dan Pemberian Bantuan Organisasi Kemasyarakatan Dari dan Kepada Pihak Asing, yang tertulis pada Pasal 1 Ayat 3 *“Bantuan pihak asing adalah bantuan yang berasal dari pemerintah luar negeri, pemerintah negara bagian atau pemerintah daerah di luar negeri, perserikatan bangsa-bangsa atau organisasi multilateral lainnya termaksud badan-badannya, organisasi atau lembaga internasional, organisasi kemasyarakatan luar negeri, serta badan usaha milik pemerintah negara/negara bagian/daerah di luar negeri dan badan swasta di luar negeri.”*. Dan terdapat penerimaan sejumlah uang yang didapatkan dari bantuan luar negeri dari negara lain (Hibah) yang diartikan dalam PERMENDAGRI No.38 Tahun 2008 Pasal 1 Ayat 4 yaitu *“Hibah adalah penerimaan dari pemerintah luar negeri, pemerintah negara bagian atau pemerintah daerah di luar negeri, perserikatan bangsa-bangsa atau organisasi multilateral lainnya termaksud badan-badannya, organisasi atau lembaga internasional, organisasi kemasyarakatan luar negeri, serta badan usaha milik pemerintah negara/negara bagian/daerah di luar negeri dan badan swasta diluar negeri dalam bentuk rupiah maupun barang dan atau jasa, termaksud tenaga ahli dan pelatihan yang tidak perlu dikembalikan.”*

Sesuai dengan judul dimana pengembangan PT MRT, Indonesia mendapatkan bantuan luar negeri dari Pemerintah Negara Jepang untuk pengembangan infrastruktur di Kota Jakarta, ODA (Official Development Assistance) tersebut diterima oleh Indonesia melalui Japan Bank for International Cooperation (JBIC) dan Japan International Cooperation Agency) sebagai penanggung jawab/konsultan dari pihak Jepang untuk memantau proyek itu sendiri.

1.2.6. Kepentingan Nasional

Kepentingan nasional sendiri adalah suatu pencapaian suatu negara didalam berbagai aspek, kepentingan nasional sendiri memiliki keterkaitan dengan kekuatan atau *power* suatu negara dalam mencapai kepentingan mereka. Yang dimana dalam *power* tersebut terdapat 2 unsur, yaitu *hard power* yang berarti berhubungan dengan kebijakan yang bersifat destruktif dan *soft power* yang dimana didalamnya terdapat kepentingan nasional yang bersifat kerjasama dan bernegosiasi (Matthew, 2020). Dan menurut UU No.12 Tahun 2006 sendiri adalah sebuah alat yang menentukan sebuah peraturan yang didalamnya mengutamakan kepentingan bangsa Indonesia sendiri, yang berfungsi untuk menjaga kedaulatannya sebagai negara kesatuan yang memiliki tujuan.

1.2.7. Hubungan Kerjasama Indonesia Jepang

Kerjasama diantara Indonesia dan Jepang sudah berjaln lama semenjak perjanjian perdamaian dan perjanjian pampasan perang yang diberlakukan pada tahun 1958 (JICA, 2018). Dari sana Jepang dengan konsisten menjalin kerjasama dengan memberikan bantuan yang dilakukan seiring berkembangannya sosial – ekonomi negara Indonesia, dan masih berkerjasama sampai masa kini. Dan menurut data dari Booklet JICA, Indonesia lah negara terbesar yang menerima bantuan ODA dari Jepang semenjak tahun 1960-2015 dengan persentase sebesar 11%. Pinjaman ODA itu sendiri berbentuk pinjaman Yen yang nanti akan digunakan untuk pengembangan infrastruktur besar seperti bendungan, jalan, irigasi, kereta api, dll. Dan juga terdapat kerjasama teknik.

1.2.8. Bantuan Jepang Terhadap Indonesia

Indonesia menerima bantuan dari Jepang dalam berbagai bentuk seperti pinjaman keuangan dan bantuan pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM). Terdapat beberapa proyek besar di Indonesia yang dasarnya mendapat bantuan dari Jepang yaitu diantaranya: Listrik dan Energi, Pengembangan di sektor swasta, telekomunikasi, pertanian dan keamanan pangan, pengembangan

dan pengelolaan daerah aliran sungai, penanggulangan bencana dan rekonstruksi pasca bencana sistem saluran air dan pengelolaan limbah, tata kota pemerintahan, pembangunan daerah, transportasi dan masih banyak lagi proyek yang menerima bantuan dari pihak Jepang. (JICA, 2018)

1.2.9. Kereta Cepat Bawah Tanah MRT Jakarta

Kereta Api Cepat Bawah Tanah atau disebut dengan Mass Rapid Transit (MRT) merupakan kendaraan umum yang terletak di Ibu Kota Jakarta. Proyek ini sendiri dimulai dari fase 1 sepanjang kurang lebih 16 kilometer yang dimulai pengoprasiannya dari tahun 2019 (MRT, Sejarah, 2019) (Web MRT Diakses pada 16/06/2021 pukul 22:55 WIB). Dan diharapkan sistem transportasi massal ini dapat mengalihkan trend yang berpenghasilan menengah keatas untuk menjadikan MRT ini menjadi alat transportasi dan mengalihkan trend mobilitas sehari-hari menggunakan transportasi kereta api, yang dimana yang nantinya akan berdampak baik untuk perbaikan lingkungan (JICA, 2018).

1.2.10. Tolak Ukur Peningkatan Taraf Transportasi Kereta Api MRT Jakarta

Yang menjadi tolak ukur dalam peningkatan taraf transportasi kereta api sendiri khususnya pada MRT Jakarta sendiri ialah untuk meningkatkan daya tarik masyarakat menengah keatas untuk melakukan mobilitas sehari – hari mereka menggunakan transportasi kereta api, khususnya pada konsep yang dimiliki MRT sendiri adalah TOD (Transit Oriented Development) yang dimana terdapat 3 titik pentik dalam meningkatkan taraf transportasi kereta api MRT (MRT, proyek fase 2, 2019). Yang pertama, terdapat Stasiun di daerah Bunderan HI dan Dukuh Atas yang menjadi pusat mobilitas pekerja perkantoran,. Yang kedua, yaitu Shopping Center yang terletak pada Stasiun Blok M hingga Cipete yang bertujuan untuk melakukan transaksi perbelanjaan,. Yang ketiga adalah kawasan Lebak Bulus yaitu berfungsi untuk memudahkan mobilitas warga Tangerang untuk melakukan aktivitas mereka di daerah DKI Jakarta. Dan ada juga penambahan pendapatan untuk pemerintah Pemprov DKI Jakarta yang berupa Pajak Bumi & Bangunan, dan juga peningkatan pada Nilai Jual Objek Pajak (NJOP).

2.3. Hipotesis Penelitian

Dalam pemaparan yang telah penulis lakukan, maka penulis memiliki asumsi utama yaitu: “Dengan Adanya Kerjasama Indonesia Jepang Melalui JBIC Dalam Pengembangan Transportasi Kereta Api Massal *Cepat Mass Rapid Transit (MRT)*, Maka Dapat Meningkatkan Taraf Transportasi kereta api di Jakarta”

2.4. Verifikasi Variable Dan Indikator

Untuk mempermudah penelitian maka dilakukan verifikasi atau pembuktian mengenai hipotesis yang telah diambil, maka penulis membuat Verifikasi Variable dan Indikator untuk hipotesis yang sudah diambil dapat di verifikasi dengan menggunakan kerangka teoritik sebagai tolak ukur. Untuk verifikasi variable dan indikator akan dijelaskan kebentuk table berikut:

Variabel	Indikator	Konsep Analisa
Variabel Bebas : Dengan adanya “Kerjasama Indonesia Jepang Melalui JBIC” dalam pengembangan project East-West Line MRT Jakarta.	Perjanjian pinjaman ODA Jepang dalam pengembangan project MRT pada 28 November 2006 yang ditandatangani oleh Gubernur JBIC Kyosuke Shinoza dan Duta Besar Indonesai untuk Jepang Yusuf Anwar. Dan terealisasi pada 4 Desember 2015 yang ditandatangani oleh Pemerintah Indonesia yang di wakili oleh Dirjen Pengelolaan Pembiayaan dan Resiko (PPR), Robert Pakpahan sedangkan pihak Jepang diwakili oleh Chief Representatice JICA Indonesia Office , Aoki Ando	Untuk menjalankan dan pengembangan infrastuktur transportasi DKI Jakarta. Yang diberikan langsung bantuan luar negeri sebesar 1,919 juta Yen pada phase 1 dan 75,218 juta Yen pada phase 1 (stage 2), juga beberapa tenaga ahli dan teknologi berupa mesin bor bawah tanah.
Variabel Terikat : Pengembangan transportasi kereta api khususnya di Jakarta dapat meningkat dan menjadi lebih baik, dengan adanya	Dikeluarkan Peraturan Daerah No.3 Tahun 2008 tentang pembentukan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Perseroan Terbatas (PT) MRT Jakarta	Melalui Peraturan Daerah No. 3 yang dikeluarkan pada tahun 2008 (diubah menjadi No.7 Tahun 2013) yang menjelaskan tentang pembentukan BUMD PT. MRT dan menjelaskan pula tentang Modal dasar yang berubah yang sebelumnya

pengembangan project jalur MRT	• Dikeluarkannya Peraturan Daerah No.4 Tahun 2008 tentang pemberian modal daerah terhadap PT. MRT Jakarta. • Pelaksanaan pembangunan Proyek Mass Rapid Transit Jakarta.	sebesar 200.000.000.000.000 yang terbagi atas 200.000 lembar saham dengan nominal 1.000.000 ditingkatkan menjadi 14.659.000.000.000.000 Dan Peraturan Daerah No.4 Tahun 2008 (diubah menjadi No.8 Tahun 2013) yang mengatur tentang penyertaan modal pada PT MRT Jakarta yang bersumber dari APBD murni, Penerusan Hibah dan Pinjaman APBN Tahun Anggaran 2013-2025.
--------------------------------	--	--

Tabel 2. 1 Tabel Verifikasi Dan Indikator

2.5. Skema dan Alur Penelitian

