

# **BAB I PENDAHULUAN**

## **1.1 Gambaran Umum Objek Penelitian**

### **1.1.1 Bahan Bakar Kendaraan bermotor (non-subsidi) di Indonesia**

Bahan bakar non-subsidi di Indonesia merupakan produk energi yang dirancang untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dengan daya beli lebih tinggi serta untuk mendukung kebijakan pemerintah dalam mengurangi beban subsidi energi. Di Indonesia, penjualan produk migas saat ini dilakukan oleh beberapa perusahaan, yaitu Pertamina sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN), serta perusahaan internasional seperti Shell Indonesia, Vivo Energy Indonesia, dan British Petroleum, yang bersaing dalam memenuhi kebutuhan masyarakat dalam memasok bahan bakar kendaraan bermotor. Penyedia bahan bakar non-subsidi di Indonesia melibatkan Pertamina sebagai pemain utama, yang mendominasi distribusi bahan bakar di seluruh wilayah. Di sisi lain, perusahaan migas internasional seperti Shell, Vivo, dan BP berfokus pada pasar strategis, terutama di kota-kota besar, dengan menonjolkan diferensiasi kualitas produk dan layanan tambahan, seperti program loyalitas pelanggan.



**Gambar 1. 1 Logo PT. Pertamina**

*Sumber : Website Pertamina (2020)*



**Gambar 1. 2 Shell Indonesia**

*Sumber : Website Shell.co.id (2024)*



**Gambar 1. 3 British Petroleum AKR**

*Sumber : Website BP.com (2025)*



**Gambar 1. 4 Vivo Energy Indonesia**

*Sumber : Vivo Energy Indonesia (2023)*

### **1.1.2 Jenis Produk BBM (non subsidi)**

#### **Produk BBM:**

##### **1. Pertamina:**

- a) Pertamina 92
- b) Pertamina Turbo 98
- c) Dexlite
- d) Pertamina Dex

##### **2. Shell:**

- a) Shell Super
- b) Shell V-Power
- c) Shell V-Power Diesel
- d) Shell V-Power Nitro+

### **3. BP AKR:**

- a) BP Ultimate
- b) BP 92
- c) BP Ultimate Diesel
- d) BP Diesel

### **4. VIVO:**

- a) Revvo 90
- b) Revvo 92
- c) Revvo 95

## **1.2 Latar Belakang Penelitian**

Penduduk Indonesia yang terus bertambah tiap tahun diikuti oleh peningkatan aktivitas masyarakat. Oleh karena itu, diperlukan sarana transportasi yang dapat mempermudah dan mempercepat mobilitas masyarakat dalam menjalankan kegiatan sehari-hari. Kendaraan menjadi kebutuhan penting untuk mendukung aktivitas tersebut. Sumber energi utama yang digunakan oleh kendaraan adalah bahan bakar minyak, yang diolah dari minyak bumi. Kebutuhan minyak global mencapai 7,3 juta barel per hari (bph) selama periode 2017 hingga 2023 (Sebayang, 2018). Indonesia memiliki kebutuhan minyak sebesar 1,8 juta barel per hari (bph). Namun, berdasarkan data dari *Trading Economics* pada Agustus 2019, Indonesia hanya mampu memproduksi minyak mentah sebanyak 659 ribu bph (Setyaningrum, 2020).

Pertumbuhan jumlah penduduk di Indonesia setiap tahun membawa konsekuensi pada meningkatnya kegiatan dan aktivitas masyarakat. Akibatnya, kebutuhan akan alat transportasi juga semakin tinggi, karena kendaraan membantu mempercepat dan mempermudah mobilitas, baik untuk bekerja, berbelanja, maupun melakukan aktivitas lainnya.

**Tabel 1. 1 Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis**

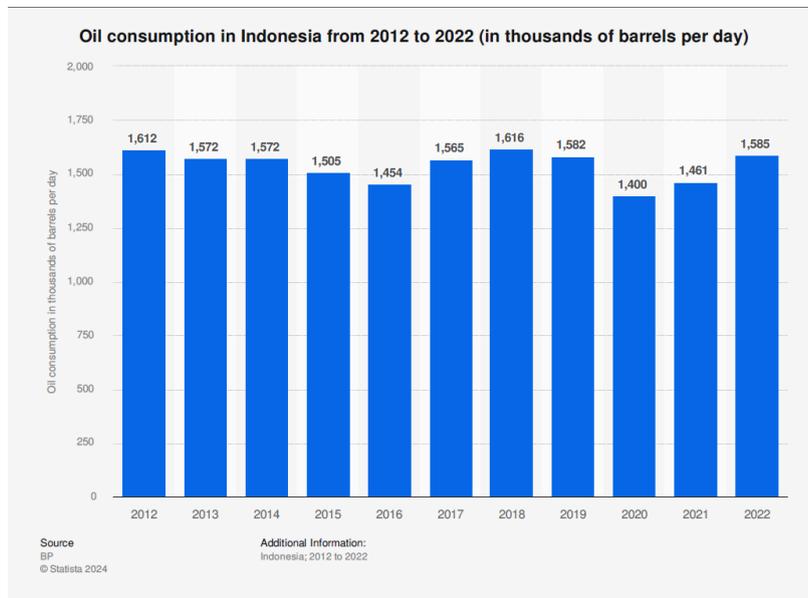
Jenis Kendaraan Bermotor	Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (Unit)	
	2021	2022
Mobil Penumpang	16.413.348	17.168.862
Mobil Bis	237.566	243.450
Mobil Barang	5.299.361	5.544.174
Sepeda Motor	120.042.298	125.305.332
Jumlah	141.992.573	148.261.817

*Sumber:* Badan Pusat Statistik. (2024).

Tabel tersebut menunjukkan perkembangan jumlah kendaraan bermotor menurut jenis pada tahun 2021 dan 2022. Secara keseluruhan, terjadi peningkatan jumlah kendaraan bermotor dari 141.992.573 unit pada tahun 2021 menjadi 148.261.817 unit pada tahun 2022, atau bertambah sebanyak 6.269.244 unit (sekitar 4,4%). Peningkatan ini terjadi di semua jenis kendaraan, menunjukkan tren pertumbuhan positif. Pada jenis kendaraan mobil penumpang, jumlahnya meningkat dari 16.413.348 unit pada 2021 menjadi 17.168.862 unit pada 2022, dengan pertumbuhan sebesar 755.514 unit (sekitar 4,6%). Mobil barang juga menunjukkan kenaikan yang signifikan, dari 5.299.361 unit menjadi 5.544.173 unit, bertambah sebanyak 244.812 unit (sekitar 4,6%). Mobil bis, meskipun jumlahnya lebih kecil dibanding jenis lainnya, juga mengalami peningkatan, dari 237.566 unit pada 2021 menjadi 243.450 unit pada 2022, dengan pertumbuhan sebesar 5.884 unit (sekitar 2,5%). Sepeda motor mendominasi total kendaraan bermotor, dengan kontribusi lebih dari 84% terhadap jumlah keseluruhan. Jumlah sepeda motor meningkat dari 120.042.298 unit pada 2021 menjadi 125.305.332 unit pada 2022, bertambah sebesar 5.263.034 unit (sekitar 4,4%). Dominasi sepeda motor ini menunjukkan bahwa kendaraan roda dua tetap menjadi pilihan utama masyarakat, kemungkinan karena faktor efisiensi biaya, fleksibilitas, dan kemudahan penggunaan di berbagai kondisi jalan. Secara keseluruhan, data ini mencerminkan pertumbuhan yang stabil di sektor kendaraan bermotor.

Kendaraan seperti mobil dan sepeda motor, menjadi salah satu solusi transportasi utama di Indonesia karena kecepatan dan efisiensinya. Kendaraan-kendaraan ini bergantung pada bahan bakar minyak (BBM) sebagai sumber energi

utama. BBM merupakan produk yang berasal dari pengolahan minyak bumi. Minyak bumi tersebut diolah menjadi berbagai jenis bahan bakar seperti bensin, solar, dan avtur, yang sangat penting untuk mendukung berbagai jenis transportasi.



**Gambar 1.6 Konsumsi Minyak Bumi di Indonesia**

*Sumber:* Statista.com.

Data dari konsumsi minyak di Indonesia menunjukkan bahwa kebutuhan minyak mencapai ribuan barel per hari, dengan konsumsi harian mencapai 1.585 ribu barel per hari pada tahun 2022. Angka ini menunjukkan betapa besarnya permintaan bahan bakar minyak di Indonesia, sejalan dengan peningkatan jumlah penduduk dan kendaraan di negara ini.



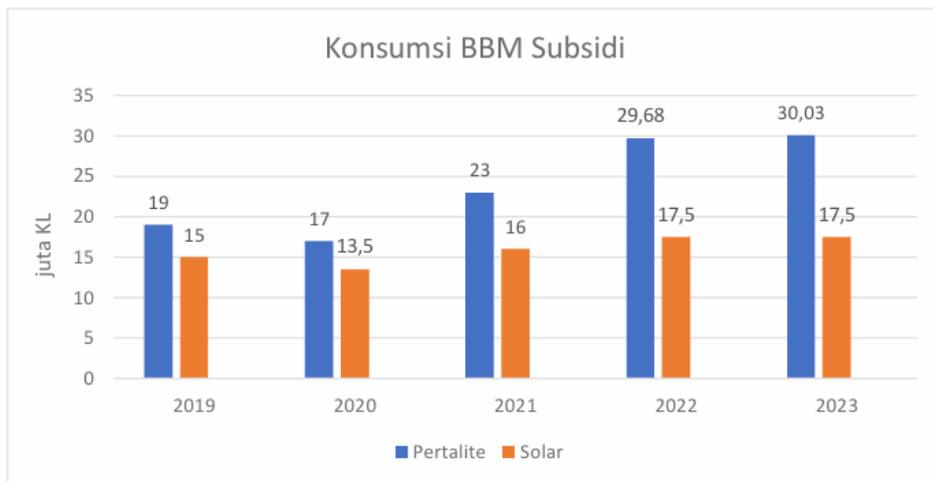
**Gambar 1.7 Konsumsi BBM di Indonesia dari Tahun ke Tahun**

*Sumber:* Hidayah, F. N. (2023)

Grafik yang ditampilkan menunjukkan tren konsumsi bahan bakar minyak (BBM) di Indonesia dari tahun 2016 hingga 2022. Secara keseluruhan, konsumsi BBM di Indonesia mengalami peningkatan yang signifikan selama periode tersebut. Pada tahun 2016, konsumsi BBM hanya sebesar 5,8 juta kiloliter, namun terus meningkat setiap tahun hingga mencapai 29,7 juta kiloliter pada tahun 2022. Pertumbuhan konsumsi BBM yang paling mencolok terlihat antara tahun 2021 dan 2022, dengan kenaikan dari 23,3 juta kiloliter menjadi 29,7 juta kiloliter, menunjukkan lonjakan sekitar 6,4 juta kiloliter dalam satu tahun. Hal ini bisa disebabkan oleh pemulihan ekonomi pasca pandemi COVID-19 yang mendorong peningkatan aktivitas transportasi dan industri. Namun, ada fluktuasi konsumsi pada tahun-tahun tertentu, seperti penurunan dari 19,4 juta kiloliter pada tahun 2019 menjadi 18,1 juta kiloliter pada tahun 2020, yang kemungkinan besar terkait dengan dampak pandemi yang membatasi mobilitas masyarakat. Secara umum, grafik ini mengilustrasikan peningkatan kebutuhan energi yang terus tumbuh di Indonesia, seiring dengan pertumbuhan populasi dan aktivitas ekonomi.

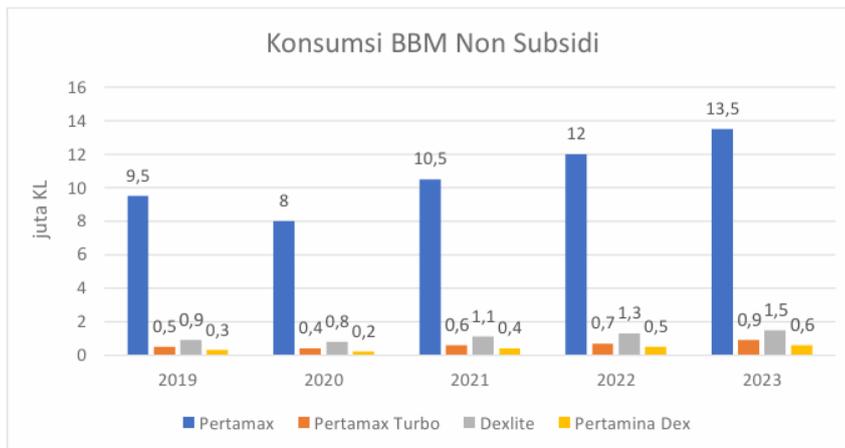
Bahan Bakar Minyak atau disingkat dengan BBM adalah bahan bakar yang digunakan oleh alat transportasi. BBM adalah komoditas vital yang menggerakkan perekonomian. Oleh sebab itu regulasi perihal BBM perlu diatur oleh Pemerintah (Ilham Krisnadi et al., 2024)). Industri minyak dan gas bumi terus memainkan peran

krusial dalam perekonomian Indonesia, meskipun menghadapi tantangan global seperti fluktuasi harga minyak dan transisi menuju energi terbarukan. Selama periode 2020-2024, pemerintah Indonesia telah berupaya mengurangi ketergantungan pada energi fosil dengan meningkatkan efisiensi penggunaan bahan bakar serta mengembangkan sumber energi alternatif. Meskipun demikian, bahan bakar fosil tetap menjadi kebutuhan vital bagi sektor transportasi dan berbagai industri. Situasi ini menjadikan persaingan di pasar ritel BBM non-subsidi semakin menarik, karena Pertamina tidak lagi memonopoli segmen ini. Akibatnya, para penyedia BBM non-subsidi harus terus berinovasi dan secara rutin mengevaluasi kinerja tahunan mereka agar mampu mempertahankan pangsa pasar dan menghindari potensi pergeseran market share oleh ritel BBM non-Pertamina. (Privana, 2021).



**Gambar 1. 8 Grafik Estimasi Konsumsi BBM Subsidi per Jenis**

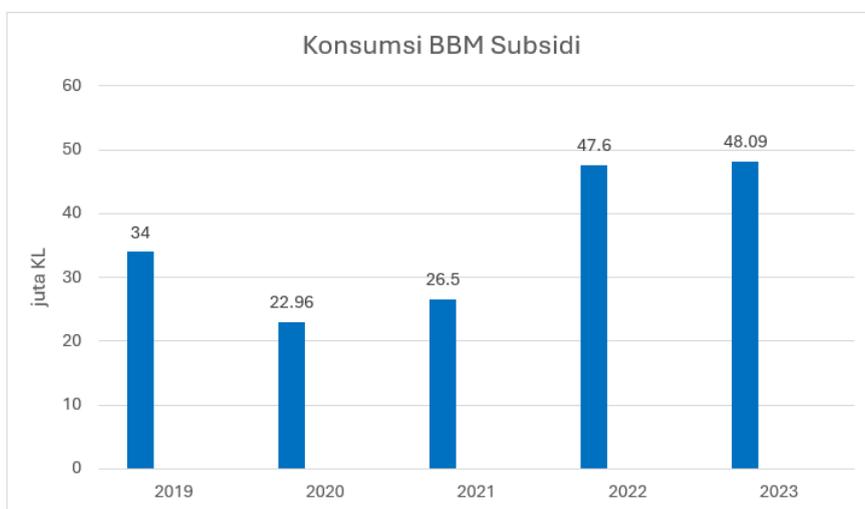
*Sumber:* Syaharani, M. (2024), Kencana, M. R. B. (2024)



**Gambar 1. 9 Grafik Estimasi Konsumsi BBM Non-Subsidi per Jenis**

*Sumber:* Hidayatullah, M. R. (2024).

Gambar 1.8 dan Gambar 1.9 ini adalah Penjelasan Grafik Estimasi Konsumsi BBM Subsidi dan Non Subsidi per Jenisnya.

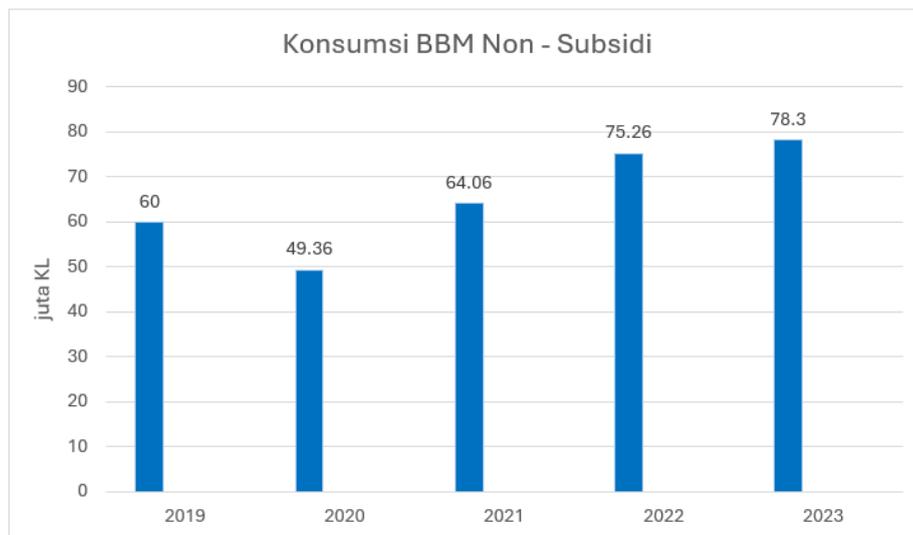


**Gambar 1. 10 Total Konsumsi BBM Subsidi**

*Sumber:* Hidayatullah, M. R. (2024).

Pada periode 2020 hingga 2022, terjadi pergeseran konsumsi bahan bakar minyak (BBM) dari non-subsidi ke subsidi, yang dipicu oleh tekanan ekonomi akibat pandemi COVID-19 pada tahun 2020 hingga 2021. Dalam situasi tersebut,

banyak masyarakat yang beralih dari BBM non-subsidi seperti Pertamax ke BBM subsidi seperti Pertalite karena harga yang lebih terjangkau. Akibatnya, konsumsi Pertalite meningkat signifikan dari 17 juta kiloliter (KL) pada tahun 2020 menjadi 29,68 juta KL pada tahun 2022. Lonjakan ini memicu peningkatan beban subsidi negara, sebab BBM subsidi semakin banyak digunakan oleh masyarakat menengah ke atas yang sebenarnya tidak berhak menerima subsidi tersebut.



**Gambar 1. 11 Total Konsumsi BBM Non-Subsidi**

*Sumber:* Hidayatullah, M. R. (2024).

Pada tahun 2023, terjadi pergeseran konsumsi dari BBM subsidi ke BBM non-subsidi yang dipengaruhi oleh beberapa faktor utama. Pemerintah mulai memberlakukan kebijakan pembatasan distribusi BBM subsidi dengan memperketat akses melalui rencana penggunaan aplikasi MyPertamina, serta memperjelas segmentasi konsumen, di mana hanya masyarakat yang berhak—seperti pemilik kendaraan roda dua atau angkutan umum—yang diperbolehkan menggunakan Pertalite dan Solar. Selain itu, kesadaran masyarakat, terutama di wilayah urban dan pemilik kendaraan pribadi, terhadap pentingnya kualitas BBM juga meningkat. Mereka mulai memilih BBM non-subsidi seperti Pertamax karena memiliki Research Octane Number (RON) lebih tinggi, yang lebih efisien dan ramah lingkungan. Dampaknya, konsumsi BBM non-subsidi melonjak dari 75,26 juta kiloliter (KL) pada tahun 2022 menjadi 78,3 juta KL pada tahun 2023.

**Tabel 1. 2 Proporsi Konsumsi BBM Non-Subsidi terhadap Total Konsumsi BBM (2019–2023)**

<b>Tahun</b>	<b>Konsumsi Total BBM (juta KL)</b>	<b>Konsumsi Non-Subsidi (JBU) (juta KL)</b>	<b>Proporsi Non-Subsidi (%)</b>
2019	94	60,0	63,5%
2020	72,32	49,36	68,3%
2021	90,56	64,06	70,7%
2022	122,86	75,26	61,2%
2023	126,39	78,30	61,9%

*Sumber:* Hidayatullah, M. R. (2024).

Analisis tren proporsi konsumsi BBM non-subsidi menunjukkan fluktuasi yang dipengaruhi oleh berbagai faktor kebijakan dan perilaku masyarakat. Pada periode 2019 hingga 2021, proporsi konsumsi BBM non-subsidi meningkat dari 63,5% menjadi 70,7%, yang mencerminkan penurunan konsumsi BBM subsidi serta meningkatnya kesadaran masyarakat terhadap pentingnya penggunaan BBM berkualitas tinggi. Namun, pada tahun 2022 terjadi penurunan proporsi menjadi 61,2% akibat lonjakan konsumsi BBM subsidi, khususnya Pertalite, sebagai dampak dari kebijakan pemerintah dalam menjaga daya beli masyarakat pasca-pandemi. Memasuki tahun 2023, proporsi konsumsi BBM non-subsidi kembali meningkat meskipun hanya sedikit, yakni menjadi 61,9%. Peningkatan ini mencerminkan upaya pemerintah dalam mengendalikan penggunaan BBM subsidi dan mendorong konsumsi BBM non-subsidi melalui berbagai kebijakan serta edukasi kepada masyarakat.

Perilaku konsumen Indonesia dalam memilih bahan bakar untuk kendaraan bermotor sangat beragam dan dipengaruhi oleh beberapa faktor, seperti faktor harga, dampak performa mesin, dan kualitas bahan bakar memainkan peran penting

dalam pengambilan keputusan konsumen. Penghapusan BBM subsidi RON 88 telah mendorong pergeseran segmen ke BBM dengan RON 90, 92, dan 95, yang menghadirkan tantangan karena harganya lebih tinggi. Secara tidak langsung, konsumen dipaksa untuk beralih ke jenis BBM dengan nilai RON tersebut. Namun, kondisi ini juga membuka peluang bagi ritel SPBU non-Pertamina untuk bersaing dengan Pertamina, mengingat mereka menawarkan produk BBM dengan nilai RON minimum yang sama, yaitu 90. Pemilihan BBM non-subsidi sepenuhnya menjadi keputusan konsumen, baik dalam menentukan ritel SPBU yang akan dipilih maupun jenis BBM dengan nilai RON tertentu yang ingin dibeli (Privana, 2021). Pengambilan keputusan pembelian merupakan proses yang melibatkan beberapa tahapan, mulai dari menganalisis atau mengidentifikasi kebutuhan dan keinginan, mencari informasi yang relevan, memilih berbagai alternatif sumber pembelian, membuat keputusan pembelian, hingga melakukan tindakan setelah pembelian (Kotler dan Keller, 2017 dalam (Tuti Wediyawati, 2024)). Menurut (Beni Anggara, Miftah El Fikri, 2020) Keputusan pembelian adalah keputusan seorang pembeli juga dipengaruhi oleh ciri-ciri kepribadiannya, termasuk usia, pekerjaan, keadaan ekonomi. Perilaku konsumen akan menentukan proses pengambilan keputusan dalam pembelian produk atau jasa.

Setiap segmen konsumen dapat menunjukkan pola perilaku yang berbeda dalam pemilihan bahan bakar. Fenomena ini akan menggambarkan preferensi atau motivasi yang berbeda antara satu segmen dengan yang lain, seperti segmen yang lebih fokus pada harga atau segmen yang lebih peduli pada performa kendaraan. Dengan adanya hal tersebut, metode yang sesuai dan dipilih oleh peneliti yaitu *Conjoint Analysis*. Didukung oleh penelitian terdahulu bahwa metode *Conjoint Analysis* adalah metode yang efektif mengidentifikasi atribut-atribut utama yang memengaruhi preferensi konsumen atau pengambilan keputusan. Teknik ini membantu memahami bagaimana konsumen memberikan bobot terhadap berbagai atribut produk atau layanan, dengan mengukur *trade-off* yang dibuat di antara kombinasi atribut tersebut, sehingga metode ini sangat layak diterapkan dan dilaksanakan karena pendekatan ini juga memberikan wawasan tentang bagaimana

setiap atribut memengaruhi keputusan pembelian secara keseluruhan. Hasil dari *conjoint analysis* memberikan utilitas atau skor part-worth untuk setiap atribut, sehingga peneliti dapat mengetahui atribut mana yang paling memengaruhi keputusan konsumen. Selain itu, metode ini juga dapat membantu dalam pengembangan produk dan strategi pemasaran yang lebih terarah berdasarkan kebutuhan konsumen (Bassig & Silverio, 2016; Kowalska-pyzalska et al., 2021).

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi dan menganalisis faktor-faktor utama yang memengaruhi preferensi masyarakat Indonesia terhadap pemilihan bahan bakar kendaraan bermotor non-subsidi. Penelitian ini berfokus pada atribut-atribut seperti harga, ketersediaan, kualitas, peralatan, tenaga kerja, serta aksesibilitas bahan bakar yang menjadi pertimbangan penting bagi konsumen. Selain itu, penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi persepsi masyarakat terhadap bahan bakar non-subsidi, memahami motivasi mereka dalam memilih jenis bahan bakar tertentu, serta mengidentifikasi hambatan yang menghalangi adopsi bahan bakar non-subsidi secara luas. Dengan menggunakan metode *conjoint analysis*, penelitian ini juga bertujuan untuk mengukur secara kuantitatif pentingnya setiap atribut yang memengaruhi preferensi konsumen dan memberikan wawasan mengenai kombinasi atribut yang paling diinginkan. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan rekomendasi strategis bagi perusahaan penyedia bahan bakar dan pembuat kebijakan untuk merancang strategi pemasaran dan kebijakan publik yang mendukung transisi ke bahan bakar non-subsidi di Indonesia. Dalam hal ini penulis tertarik untuk mengangkat penelitian yang berjudul “**Analisis Preferensi Masyarakat di Indonesia Terhadap Pemilihan Bahan Bakar Kendaraan Bermotor Non Subsidi Menggunakan Metode *Conjoint Analysis*.**”

### **1.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian yang telah disampaikan dalam latar belakang, dapat diidentifikasi beberapa permasalahan yang kemudian dirumuskan menjadi pertanyaan penelitian. Pertanyaan penelitian tersebut adalah sebagai berikut:

1. Apa saja faktor utama yang memengaruhi masyarakat Indonesia dalam memilih bahan bakar kendaraan bermotor non-subsidi?
2. Seberapa besar pengaruh atribut seperti harga, ketersediaan, kualitas, peralatan, tenaga kerja, serta aksesibilitas bahan bakar terhadap preferensi konsumen?
3. Atribut bahan bakar mana yang menjadi prioritas konsumen ketika dihadapkan pada pilihan bahan bakar non-subsidi?

#### **1.4 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah diuraikan, tujuan dari penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi faktor-faktor utama yang memengaruhi preferensi masyarakat Indonesia terhadap pemilihan bahan bakar kendaraan bermotor non-subsidi.
2. Menganalisis atribut yang dianggap paling penting oleh konsumen, seperti harga, ketersediaan, kualitas, peralatan, tenaga kerja, serta aksesibilitas bahan bakar.
3. Untuk mengetahui atribut bahan bakar yang menjadi prioritas konsumen dalam memilih bahan bakar non subsidi.

#### **1.5 Manfaat penelitian**

Manfaat dari dibuatnya penelitian ini terbagi menjadi dua bagian, yaitu manfaat dari aspek teoritis dan juga manfaat dari aspek praktis.

##### **A. Aspek Teoritis**

Penelitian ini memberikan kontribusi dalam pengembangan pengetahuan mengenai preferensi konsumen, khususnya dalam konteks pemilihan bahan bakar kendaraan bermotor non-subsidi. Penelitian ini memperluas wawasan akademik dengan mengeksplorasi atribut-atribut seperti harga bahan bakar, pengaruh terhadap performa mesin, efisiensi penggunaan, aksesibilitas, merek bahan bakar, serta kualitas, yang berperan dalam pengambilan keputusan konsumen. Selain itu, penelitian ini mendukung pengaplikasian metode *conjoint analysis* sebagai

pendekatan kuantitatif yang efektif untuk mengevaluasi preferensi konsumen. Secara teoretis, penelitian ini juga memperkuat teori utilitas dalam memahami keputusan konsumen berdasarkan atribut-atribut produk atau layanan.

## B. Aspek Praktis

Dari aspek praktis, penelitian ini memberikan manfaat langsung bagi berbagai pihak. Bagi perusahaan penyedia bahan bakar, seperti Pertamina dan perusahaan swasta lainnya, hasil penelitian dapat menjadi dasar dalam merancang strategi pemasaran yang lebih efektif, termasuk penyesuaian harga, peningkatan aksesibilitas SPBU, dan promosi bahan bakar ramah lingkungan. Bagi pemerintah, penelitian ini memberikan data yang relevan untuk menyusun kebijakan publik yang mendukung penggunaan bahan bakar non-subsidi, seperti pemberian insentif, pengurangan pajak, atau pengembangan infrastruktur energi. Selain itu, penelitian ini juga bermanfaat bagi konsumen dengan memberikan edukasi mengenai keunggulan bahan bakar non-subsidi, sehingga dapat meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap dampak lingkungan dan pentingnya transisi menuju bahan bakar yang lebih berkelanjutan. Secara keseluruhan, penelitian ini diharapkan dapat mendorong inovasi di sektor energi dan mendukung keberlanjutan industri bahan bakar di Indonesia.

## 1.6 Sistematika Penulisan Tugas Akhir

Studi berikut memiliki judul “**Analisis Preferensi Masyarakat di Indonesia Terhadap Pemilihan Bahan Bakar Kendaraan Bermotor Non Subsidi Menggunakan Metode Conjoint Analysis**” Peneliti membagi ke dalam V BAB urutan sistematika penulisan studi terbagi atas:

### a. BAB I PENDAHULUAN

Pada bab satu berisikan tentang gambaran umum objek penelitian yang diambil, latar belakang mengapa penelitian ini diambil, perumusan masalah, tujuan penelitian (apa yang ingin diketahui dari dilaksanakannya penelitian ini), apa manfaat yang ingin dicapai dengan dilakukannya penelitian ini, dan juga sistematika penulisan penelitian ini.

**b. BAB II KAJIAN PUSTAKA**

Pada bab dua ini berisikan teori, baik teori umum maupun khusus dan disertai dengan penelitian terdahulu, dan juga terdapat kerangka pemikiran dari penelitian ini yang diakhiri dengan hipotesis.

**c. BAB III METODE PENELITIAN**

Pada bab tiga ini, peneliti menjelaskan tentang pendekatan, metode yang digunakan, dan juga teknik yang digunakan untuk mengumpulkan dan menganalisis data yang dapat menjawab permasalahan penelitian ini. Dalam bab ini terdapat jenis penelitian, operasionalisasi variabel, populasi dan sampel, pengumpulan data, uji validitas dan realibilitas, dan juga teknik analisis data.

**d. BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Pada bab empat ini peneliti membahas hasil penelitian dan juga pembahasan diuraikan secara sistematis sesuai dengan perumusan masalah serta tujuan yang terdapat pada bab I.

**e. BAB V KESIMPULAN**

Pada bab lima ini merupakan kesimpulan jawaban hasil dari penelitian yang kemudian dijadikan saran yang berkaitan dengan manfaat dibuatnya penelitian ini.