

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan merupakan sebuah proses yang sudah direncanakan dan merupakan bagian dari upaya manusia dalam meningkatkan kualitas hidupnya. Pada dasarnya pembangunan bukan hanya berfokus pada pemanfaatan dan pemeliharaan sumber daya, melainkan juga untuk menyediakan kebutuhan manusia yang semakin bertambah seiring perkembangan waktu. Pada proses pembangunan pula terjadi interaksi antara berbagai aspek, mulai dari ekonomi, sosial hingga lingkungan harus selalu diperhatikan, sehingga dalam proses pembangunan perlu adanya upaya untuk meningkatkan kualitas hidup dengan tetap mempertimbangkan kualitas lingkungan (Abbas 2018).

Pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana menjadi kewajiban pemerintah sebagai realisasi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yang makin kompleks di era modern saat ini, salah satu infrastruktur yang terus menjadi kebutuhan untuk menunjang aktivitas masyarakat modern adalah infrastruktur transportasi. Pada tahun 2017, di Jakarta terjadi peningkatan unit kendaraan di jalan sekitar 1 juta unit pertahun, tetapi tidak berbanding lurus dengan pertumbuhan infrastruktur jalan yang hanya sebesar 0.01% per tahun (Novitasari and Sudibyo 2020). Peningkatan jumlah kepemilikan kendaraan tersebut memicu timbulnya arus lalu lintas yang tidak stabil dan menyebabkan kemacetan di jalan, sehingga kebutuhan akan infrastruktur transportasi yang lebih maju dan efisien menjadi tidak terhindarkan.

Mobilitas dan keberlanjutan (*sustainability*) menjadi hal yang tak terpisahkan dalam penyediaan infrastruktur transportasi, karena pergerakan orang dan barang merupakan aspek penting dalam proses penyusunan rencana transportasi. Sistem transportasi berkelanjutan idealnya merupakan sistem yang mudah diakses, aman,

ramah lingkungan, serta terjangkau. Keberlanjutan dalam infrastruktur transportasi umumnya diukur dari aspek ekonomi, lingkungan, efisiensi iklim, serta efektivitas sistem transportasi tersebut (Litman and Burwell 2006). Transportasi dan ekonomi saling mempengaruhi satu sama lain, ketika sistem transportasi tidak memehuni dalam hal kapasitas atau efektifitas, terjadi efek pada ekonomi seperti penurunan nilai atau kehilangan peluang. Transportasi yang efisien mengurangi biaya, sedangkan transportasi yang tidak efisien meningkatkan biaya (Mosaberpanah and Khales 2013).

Tetapi pemerintahan di negara berkembang cenderung menghadapi persoalan dalam mendanai proyek infrastruktur transportasi yang disebabkan oleh biaya konstruksi yang tinggi, perawatan serta pemeliharaan, dimana kapasitas pemerintah yang sangat terbatas dalam pendanaan (Dentia and Koesalamwardi 2020). Berdasarkan fakta tersebut, muncul suatu konsep dalam pembiayaan pembangunan berupa *Public Private Partnership* (PPP) yang merupakan kerjasama antara pihak pemerintah dengan pihak swasta/investor. Di Indonesia, berdasarkan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) Tahun 2018, pendapatan negara masih berada jauh dibawah belanja negara dengan selisih kurang lebih 362 triliun rupiah. Pembangunan infrastruktur di dalam Proyek Strategi Nasional membutuhkan dana tidak kurang dari 4.197 triliun rupiah, yang mana 12.5% berasal dari APBN serta lebih dari 50% berasal dari pendanaan swasta (KPPIP 2018). Dari fakta tersebut dapat diketahui bahwa pendanaan proyek beranggaran tinggi dengan sistem pembiayaan konvensional yang mengandalkan APBN sudah tidak relevan lagi untuk diterapkan. Masalah tersebut tidak hanya menjadi permasalahan bagi pemerintah Indonesia saja, tetapi turut menjadi perhatian internasional. Di Polandia terjadi defisit anggaran pembangunan sarana transportasi yang disebabkan oleh kompleksitas kebutuhan transportasi, yang menyebabkan perbedaan yang signifikan antara pendapatan dan biaya operasional (F. R. Medda and Modelewska 2009). Sehingga dapat dikatakan bahwa isu pembiayaan infrastruktur telah menjadi perhatian di berbagai negara dunia dengan karakteristik yang berbeda pada masing-masing negara.

Terdapat alternatif konsep pembiayaan infrastruktur yang dapat menjadi solusi pendanaan proyek pembangunan infrastruktur, yaitu *Land Value Capture* (LVC). LVC merupakan instrumen pemerintah dalam upaya memperoleh kenaikan nilai suatu lahan dari investasi infrastruktur yang hasilnya dapat digunakan kembali dalam pendanaan proyek sejenis (Suzuki et al. 2015). Konsep ini telah banyak diterapkan di berbagai negara dunia. Pengembangan infrastruktur transportasi mampu meningkatkan nilai tambah pada pengembangan lahan dan pertumbuhan ekonomi. Berdasarkan hal tersebut, pemerintah dalam upayanya untuk menaikkan nilai suatu lahan dengan pembangunan infrastruktur, dapat menjustifikasi penarikan dari nilai tambah tersebut untuk mendanai keberlangsungan infrastruktur disekitar (Salon and Shewmake 2012).

Dalam konsep LVC, mekanisme pembiayaan dibagi menjadi dua kategori, yaitu *Tax Based* yang didalamnya terdapat beberapa instrumen, antara lain *Property and Land Tax* hingga *Tax Increment Financing*. Kemudian *Development Based* yang terdiri dari *Joint Development*, *Land Sale*, hingga *Land Readjustment* (Suzuki et al. 2015). Pengembangan Bersama (*Joint Development*) adalah mekanisme yang paling sering digunakan, diikuti oleh mekanisme Pendanaan Kenaikan Pajak (*Tax Increment Financing*) dan Pajak Property (*Property Tax*) serta mekanisme lain dalam proses monetisasi lahan (Kumar Jillella and Newman 2016). Tetapi dalam prakteknya di berbagai negara, konsep LVC sering kali mengalami kendala terutama dalam aspek pemahaman dan penerimaan publik, transparansi penggunaan retribusi, generalisasi dalam pengenaan pajak antara pemilik rumah tinggal dan pelaku bisnis, peraturan yang belum mengatur praktek *Land Value Capture* secara komprehensif, serta banyak tantangan lainnya (Dentia and Koesalamwardi 2020). Maka dari itu, studi mengenai konsep LVC menjadi penting bagi negara-negara yang akan menerapkan konsep tersebut agar dapat menggunakan konsep tersebut secara efektif.

Di Indonesia, konsep *Land Value Capture* untuk pembiayaan infrastruktur transportasi masih terbilang baru, sementara kebutuhan akan penyediaan infrastruktur transportasi cenderung meningkat. Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah

(RPJMN) 2015–2019, Badan perencanaan dan Pembangunan Nasional Tahun 2018 menyatakan bahwa kebutuhan pembiayaan infrastruktur transportasi di Indonesia sebesar 1.283 Triliun Rupiah. Dengan keterbatasan anggaran dan pendanaan dari Pemerintah, *Land Value Capture* menjadi alternatif mekanisme pembiayaan pembangunan yang potensial untuk diimplementasikan. Namun, studi literatur sistematis mengenai mekanisme *Land Value Capture* di Indonesia masih belum banyak dilakukan. Oleh karena itu, penelitian ini akan membahas mengenai konsep LVC dan penerapannya pada pembangunan infrastruktur di negara yang telah berhasil menerapkan konsep tersebut.

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan Masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a) Bagaimana mekanisme *Land Value Capture* (LVC) dalam pembiayaan pembangunan infrastruktur transportasi?
- b) Bagaimana penerapan konsep *Land Value Capture* (LVC) di negara yang telah menerapkan konsep tersebut?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a) Mengidentifikasi mekanisme *Land Value Capture* (LVC) dalam proses pembiayaan pembangunan infrastruktur transportasi.
- b) Mengidentifikasi penerapan konsep *Land Value Capture* (LVC) di negara yang telah menerapkan konsep tersebut.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat baik manfaat akademis, manfaat praktis, dan juga manfaat bagi peneliti.

1.4.1 Manfaat Akademis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran dan kajian yang sistematis mengenai penerapan konsep *Land Value Capture* (LVC) dalam pembiayaan pembangunan, khususnya penyediaan infrastruktur transportasi.

1.4.2 Manfaat Praktis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memperkaya wawasan mengenai alternatif pembiayaan pembangunan infrastruktur, terutama dengan menggali potensi nilai lahan pada area yang akan dibangun dan dikembangkan.

1.4.3 Manfaat Bagi Peneliti

Hasil dari penelitian ini sangat bermanfaat bagi peneliti, karena melalui penelitian ini diharapkan peneliti dapat berpikir secara sistematis dan mampu memberikan pemahaman mengenai konsep-konsep baru, serta mengenai pengambilan keputusan untuk memecahkan suatu masalah.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

1.5.1 Ruang Lingkup Substansi

Ruang lingkup penelitian Identifikasi Pembiayaan Land Value Capture (LVC) Dalam Pembangunan Infrastruktur Transportasi adalah:

- a. Melakukan review dan identifikasi mengenai penerapan instrumen *Air Right Sales* sebagai salah satu instrumen pembiayaan *Development Based Land Value Capture*.
- b. Mengidentifikasi implementasi *Land Value Capture* (LVC) pada pembangunan infrastruktur transportasi di negara berkembang yang telah menggunakan metode *Air Right Sale*.